

# 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



2020年3月31日発行  
(年4回発行)  
会創立1995年



世田谷と目黒の区境の路面に「速度落せ」の標示が。この箇所は、歩いて駅へ行き来する地域住民が頻繁に横断しますが、行政は頑として横断歩道を設置しません。どうやらクルマを止まらせたくないようです。(写真と文/富田悦哉さん)

## 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     | 世界道路交通被害者の日 キャンペーン (大阪)・大阪ミーティング開催 (青木勝) ……  | 2  |
| ■地域の団体の活動 | 「世界道路交通被害者の日 (ワールドデイ) 北海道フォーラム2019」に80人集う<br>(前田敏章) ……   | 3  |
|           | 世界道路交通被害者の日2019・東京集会を行いました (佐藤清志) ……   | 8  |
| ■会員の活動関連  | 八王子市の「歩車分離信号要望署名」ご協力のお礼とご報告 (足立礼子) ……  | 8  |
|           | 横浜カーフリーデー実行委員会 16年の活動に幕 (足立礼子) ……  | 27 |
| ■論文       | グルメ列車を通した地方鉄道の活性化への模索 (堀内重人) ……  | 9  |
| ■交通システムルポ | 地域の未来を描くライトレール<br>～LRT建設工事が進む宇都宮市・芳賀町～ (井坂洋士) ……   | 20 |
| ■投稿       | 「歩く!」 (木村孝子) ……  | 29 |
|           | 信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率は、<br>交通事故死者数に相関があるか? (富田悦哉) ……                                   | 29 |
|           | グレタさんの本当の敵 (清水真哉) ……   | 32 |
| ■書籍等の紹介   | 『幸せのマニフェストー消費社会から関係の豊かな社会へ』 ……   | 33 |
| ■案内ほか     | 会則…34/共同代表より…35/事務局より、他…36/会計より、他…37/総会と講演会のお知らせ…38/<br>案内板…39/会発足25周年・会報100号の記念原稿募集、原稿募集案内…40 |    |

## 世界道路交通被害者の日キャンペーン(大阪)・ 大阪ミーティング開催

青木勝(世話人)

### 世界道路交通被害者の日キャンペーン(大阪)

毎年11月第3日曜日は「世界道路交通被害者の日」として、日本をはじめ、世界各国で交通被害に遭われた人を追悼し交通被害ゼロを目指す日です。

クルマ社会を問い直す会も大阪交通遺児を励ます会と共催で、高校生を含む7名のスタッフでキャンペーンを行いました。今回は東京や鳥取、愛知からも会員が駆けつけてくれました。

2019年11月17日(日)船を貸し切り、大阪市港区(天保山)、舞洲あたりを航行、船上マイクを使い、クルマ社会の理不尽さを訴えました。海岸から、たくさんの人が、声援や手を振って応援してくれました。



大阪市港区からの出航場面

その後、上陸して海遊館(水族館)近くの路上で、たくさんの日本人や外国人に交通安全を訴えました。

### 大阪ミーティング

「世界道路交通被害者の日」キャンペーンの後、大阪市港区にある築港会館にて、「大阪ミーティング」を参加者8人で開催しました。

参加者は最初にクルマ社会に対するの思いを話しました。「免許制度の改善」「会員同士の議論の場の必要性」「司法書士としての協力の在り方」「世話人が増えない」「会が設立して社会は変わったのか」「運転手の責任感の欠如」などです。

そのあと、交通事故への基本的考え方や会員増加のための方策など、時間をかけて討議しました。



海上からクルマ社会の問題点をアピール



路上で「世界道路交通犠牲者の日」をアピール



「大阪ミーティング」の話し合い場面

## 「世界道路交通被害者の日(ワールドデー) 北海道フォーラム2019」に80人集う

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

### ■これまでの世界中の犠牲者に黙禱

北海道交通事故被害者の会主催の標記フォーラムは、11月16日(土)、札幌市の「かでの2・7」を会場に、80人が集い、交通死傷ゼロへの誓いを新たにしました。



最初に昨年道内で交通死された131人(1/1~11/12)をはじめ、これまでの世界中の犠牲者に黙禱を捧げました。

次に、代表の前田から、本フォーラムが、東京・芝公園での「日本フォーラム」主催のキャンセル集会や秋田県警が継続している「黄色の風車」運動、「TAV交通死被害者の会」や「クルマ社会を問い直す会」の街頭活動など、全国のとりのくみと連帯して行われていること、および11月5日に、今回も提案している「交通死傷ゼロへの提言」を基に、「第11次交通安全基本計画(2021~)」策定に向けての意見提言を行ったことなど、報告も兼ねた主催者挨拶を行いました。

### ■被害者の訴えにすすり泣き

第1部「ゼロへの願い~こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにしてください~」では、道南、北斗市の福澤きよさんが、「二つの命、この25年伝え続けていること」と題し被害ゼロを訴えました。

当時小学6年生の双子姉妹のお子様を、通学途中に歩道に乗り上げた暴走トラックによって奪われた悲しみと無念を切々と語る言葉に、参加者はすすり泣きながら、クルマが日常的に「凶器」ともなっている現状を変えなければ、という決意を新たにしました。



続いて青野渉弁護士から、旭川市の中島朱希さん被害事件(「問い直す会」会報98号などで報告)について、ご家族の手記「飲酒暴走の危険運転に命を奪われた妻の無念を忘れない」を紹介しながら、訴因変更を求めた取り組みと、このほど確定した最高裁決定(2019年8月29日)の意義が報告されました。

### ■特別講演は被害者学の諸澤英道氏

第2部「ゼロへの提言」は、諸澤英道氏の特別講演。世界的視野から、日本における被害者問題の現状と課題が教示され、被害者のための刑事司法を確立すること、被害者理解を深めることなどが交通犯罪防止にもつながることなどが強調されました。(後掲)

講演後は、道内外から参加の支援・研究者の方を含めた会場発言による交流討議が行われ、道北の留萌管内遠別町の交通安全に取り組む住民課からは、本フォーラムに交通指導員の方など11人で参加されているというご発言があり、参加者と主催者を大きく励ましてくれました。

第2部のまとめは、コーディネーターを務めた内藤副代表(弁護士)が、諸澤先生の講演から学んだ感想と前置きして「『刑事司法は被害者のためにもある』を具現化するため、被害者参加

制度など公正な刑事司法を目指すべきこと、メディアの理解をさらに得ていく必要があること、被害者に必要な支えは、どこに住んでいても受けられるべきである」とまとめられました。

### ■第3部「ゼロへの誓い」

第3部「ゼロへの誓い」では、道(道民生活課)と道警(交通部)から、討議を踏まえた力強いご挨拶を受け、最後に、「交通死傷ゼロへの提言」を確認して、約3時間のフォーラムを閉じました。

以下に、特別講演の交通犯罪に関する要旨抜粋、感想アンケート、「交通死傷ゼロへの提言」を紹介します。

なお、特別講演の演題の中の「基本法」とは「犯罪被害者等基本法」を指します。また、講演要旨の中の(注)は前田が加えました。

---

## 「交通犯罪における被害者の尊厳と権利 ～基本法制定から15年の課題～」

諸澤 英道氏



〈プロフィール〉  
常磐大学学長(1991～02)、日本被害者学会理事(1990～16)、世界被害者学会理事(2006～)、「被害者が創る条例研究会」監事(2014～)、著書に、「被害者学」・「被害者のための正義」(成文堂)、「被害者支援を創る」(岩波ブックレット)など

### ◆はじめに

「世界道路交通被害者の日」は14年前の2005年に国連が定めた日ですが、私はその翌年、東京での交通被害者が集うシンポジウムで、「この国連決議に呼応した日本の動きが是非欲しい」とお話ししたことを覚えています。

12年前にもお招き頂きましたが、北海道の皆さんがこのワールドディに非常に良い企画をするようになって10年以上経つということで、改めて、この熱気が各地の取り組みとつながり、も

っともっと大きなパワーにしなければならないと感じています。

(中略)

### ◆交通犯罪は「結果責任」で裁くべき

12年前の前回講演の時に、貴会の会名にどうして「事故」という言葉を使うのかという問題提起をしましたが、名称はともかく、クルマの運転をして人を傷つけたというのは「事件」であり「犯罪」です。

クルマが普及しモータリゼーションが叫ばれた1960年代、当時の日本の刑法学者は、「クルマの運転は危険だ、しかし禁止したら社会が成り立たない」として、「許された危険」という日本特有の概念を作り出しました。身近なところに危険があることを受け入れて今の生活があるとしたのです。更に、ドイツに倣って、加害者の処罰を制限する「信頼の原則」(注1)まで確立したのです。そういう法学教育を受けた人が裁判所など法曹界だけでなく、交通関係でも幅をきかせているのです。

これを変えていかななくてはなりません。外国では、危険を知っていて、敢えて運転して人を傷つけているのに「許される」という言葉を使うこと自体おかしいとされ、国際会議でも1990年代に、Traffic Accident(偶然)ではなく、Traffic Crash(衝突)という言葉が使われるようになりました。

刑法の理論では、交通犯罪の加害者は「行為責任」(責任能力がある場合に責任を問う)なのか、「結果責任」(無過失以外は責任を問う)なのかということですが、私は、日本でも、人を傷つけた以上は、どんな事情があっても責任をとらなければならないという「結果責任」の理論に戻さなくてはならないと思っています。

クルマがこれだけ危険で被害を与えていることを知らない人はいないのに、刑が軽く済まされている(実刑を受けない場合もある)という日本の現状は変えなくてはなりません。

#### (注1)信頼の原則：

「交通事故に関して発展してきた刑事“過失”責任を限定する理論。自動車の運転手が、被害者ないし第三者が適当な行動をとると信頼するのが相当といえる場合には、それらの者が予測に反する行動に出たため死傷の結果

を生じたとしても、過失責任を問われたいとする理論」  
〔法律学小辞典第4版 有斐閣〕より〕

### ◆「公共の利益」は世論であり、世論が制度を変える

この日本の現状を変えるために必要なのは、世論なのです。先ほどの青野弁護士の(旭川・中島朱希さん被害事件)報告にあったように、被害者等が声を上げることによって世論が出来ます。公共の利益というのは、何か得体のしれない漠然としたものではなく、国家の利益でもなく、人々の利益なのです。人々の利益は読み替えると人々の意識(=世論)です。

つまり、「(このように)酒を飲んで運転し、人を死なせてしまった場合は、厳罰にせよ」というのは世論であり公共の利益なのです。

そして日本の社会は、戦後の就学率向上もあり、多くの国民は良識があり理屈が通りますから、制度を変えるために、世論をもっと大事にする必要があると思います。

私は過去10数年「あすの会」(注2)などと一緒にいくつかの法改正に係わってきました。被害者を護るための立法を各政党に訴えたと、議員立法の場合など、最後は必ず全会一致で通っています。つまり、話題になっている法案に反対したら、これはもう選挙で票を取れないというぐらい、日本の社会全体のムードがありました。これは大事にしなければなりません。

交通事件で沢山の人が悲しい思いをしています。コンセンサスを作って進めて行けると思いますので、遅れてしまった日本を何とか取り戻していかなくてはならないと思います。

(注2)「あすの会」:

「全国犯罪被害者の会」の略称。2000年1月に発足。初代の代表幹事を務めた岡村勲氏(弁護士、奥様が殺人被害)などの尽力で、犯罪被害者等基本法の制定(2004年)や、刑事裁判への被害者参加制度(2007)、殺人罪の公訴時効撤廃(2010)など犯罪被害者の権利擁護に寄与した。2018年6月に初期の目標を達したとして解散。

(中略)

### ◆犯罪のない社会のための司法制度

私は、1955年から始まった国連犯罪防止会議に度々出席し、犯罪のない社会にしようという議論に参加してきました。この会議では、50年

間、犯罪者を刑務所の中で教育することによって再犯させないようにすることを議論してきましたが、これは失敗でした。2005年、タイで開かれた国連犯罪防止会議で結論を出し、会議の名称もそれまでの「犯罪防止及び犯罪者の処遇に関わる国連会議」から「犯罪防止及び刑事司法に関する国連会議」に変えました。つまり司法制度を変えることによって、治安を保つということでした。

### ◆世の中の意識を変えること

いわゆる「1990年代の犯罪」と言われるDVや虐待、いじめ、ハラスメント、ストーキングなど反復性のある新しい形の犯罪について、20世紀までは規制することに否定的でしたが、被害者を作らない安全な社会へと、軸足が変わり、周辺にあってこれまで手が付けられなかった問題を国連が取り上げて法律を作るようになり、日本でもハラスメント防止法など出来ました。

このように世の中の意識を変えることが大切です。

### ◆被害者理解の深化を学校で、社会で

世の中の意識を変え、世論を作るために、学校教育の中でも、被害者の側の事を考えるように習慣づけて、思考回路を変えることが必要です。

多くの人は、「やられた人はどうなのか」という、被害者のことを考える思考回路ができると(犯罪行為を)やらなくなります。

そして社会教育でも、住民に対して機会あるごとに啓発し、皆が被害者のことを考える社会になってくると、罪を犯さない人をつくることになります。これは国連会議の中でも、合意されており、時間を要しますが確実な方法です。

### ◆おわりに

基本法から15年の今、仕切り直しをして、人々の意識を変えていくべきだと思います。

交通犯罪に対する意識や考え方を変えることは、その大事な一角であると思います。

## 《参加者の感想アンケートより》

★福澤さんのお話を聞くことができ良かったです。交通犯罪の悲惨さを周りにも伝えて行こうと思いません。ありがとうございました。

★直接被害者の声が聴けて良かった。車を運転する者として、改めて、一つまちがえば車が凶器に変わってしまうことを実感した。

★諸澤先生の言われた事、何十年も前に被害に遭った当事者の私がず～と思いつけていた事で、やっと被害者の立場に目を向けてくれるようになってきたのかと、少しの光が差し込みました。被害者自身は、当初は何もできないのです。

★交通犯罪被害に対する国民の意識を変えていくことが被害根絶につながる。

★被害者を護ることの大切さが良くわかりました。犯罪者（特に交通犯罪）に対する量刑の重さという、大切な問題解決が早まればよいと思いました。

★自分も認識を改め、社会に働きかける力になりたい。

★とても心に響きました。この広い日本中で、もっとも組織的に、もっとも持続的に、またもっとも意義ある(実効性ある)活動をされてきた貴会の歩みに深く敬意をもってお礼を申し上げます。この会によって自らの認識を改め、学び、社会に働きかける力のひとつになりたいと思います。



ワールドデイに合わせて実施している「いのちのパネル」展  
(2019年11月14日 札幌駅前地下歩行空間)

## 交通死傷ゼロへの提言

2019年11月16日  
ワールドデイ 北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中で、人々の行動範囲は飛躍的に拡がり、欲しいものがより早く手に入る時代となりました。しかし、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

わが国において2017年に生命・身体に被害を受けた被害者数は61万2034人ですが、このうち何と95.5% (58万4544人)は道路交通の死傷(死者数は5,004人※厚生統計)です。

この「日常化された大虐殺」ともいうべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は11月の第3日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims (世界道路交通被害者の日)」と定め警鐘を鳴らしています。

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに本年も集った私たちは、未だ続く「事故という名の殺傷」を根絶し、「日常化された大虐殺」という言葉を過去のものとするために、以下の諸点を中心に、わが国の交通安全施策の根本的転換を求めます。

### 第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。平成28年3月策定の「第10次交通安全基本計画」の基本理念には「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へとさらなる改正が必要です。

私たちのこの主張は、単なる理想論ではありません。現に、スウェーデンでは、交通による死亡もしくは重症の外傷を負うことを根絶するという国家目標を「ヴィジョン・ゼロ」という名のもとに国会決議として採択しています(1997年)。そして、この目標を達成するための方法論と、その科学的根拠を示しています。

## 第2 クルマの抜本的速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。命の尊厳のために、施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

不確かな「自動運転車」に幻想を与えるのではなく、今あるクルマの速度規制が急務です。クルマが決して危険速度で走行することがないように、クルマ自体に、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、ドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべきです。

さらに、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度抑制を行う技術 (ISA : Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム)の実用化や、衝突被害軽減ブレーキなど「高度安全運転支援車」の普及による二重三重の安全施策を早急に実施すべきです。

## 第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。人口当たりの歩行者の被害死が諸

外国との比較において極めて高いのが現状であり、歩行者を守るためにまず取り組むべき課題は、生活道路における歩行者優先と交通静穏化(クルマの速度抑制)です。

道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が行き通る中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆し、横断歩道での歩行者優先(道交法38条)が守られていないなどの現状は、その根本から変えなくてはなりません。幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、信号のある全ての交差点を歩車分離信号に変え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制(「ゾーン30」など)し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。この考え方が欧州の常識であり、ドイツやオランダ、イギリスなどにおいて完全に実施されている都市もあります。

このような交通静穏化は歩行者優先の理念の「学び直し」の第一歩であり、ひいては幹線道路の交差点における死傷被害の抑止に結びつくはずです。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。交通死傷被害ゼロのために、現行の交通システムを安全なものに改善することは、住民の生活の質をも豊かにし、すべての市民の基本的な人権の保障につながるのです。

※フォーラムの詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報61号に特集しています。次のサイトからご覧下さい。「北海道交通事故被害者の会」(<http://hk-higaisha.a.la9.jp/>)

(北海道札幌市在住)

## 世界道路交通被害者の日2019・東京集会を行いました

佐藤清志

元号が令和となった2019年、毎年恒例として  
いる世界道路交通被害者の日の追悼行事を都内  
でも11月16日に行いました。

世界道路交通被害者の日は2005年の交通安全  
に関する国連決議により、「毎年11月第3日曜日  
に世界統一で道路交通犠牲者を追悼し、再発防  
止を願う日」とされたものですが、都内では、私  
が以前所属していた交通遺族団体（現在は閉会）  
が2007年より始めたこの日にちなんだ追悼集會  
を、有志と共に場所や名称などの変更はありな  
がらも現在まで続けてきた行事です。

今回は翌年(2020年)に開催を控えていた東京オ  
リンピック関連の行事と会場が重なってしまった  
こともあり、開催も危ぶまれたのですが、時間を  
前にずらすなどの事前打ち合わせが上手く行き、  
何とか当日までには開催にこぎつけました。

そのため、事前の告知等も遅れてしまい、例

年に比べ少ない参加人数となってしまいました  
が、継続が叶ったことに何より一安心していま  
す。

交通死者・発生件数などが減少したと報じら  
れる昨今ですが、被害者や遺族が受けた被害の  
理不尽さには変わりはありません。

高齢ドライバー問題やあおり運転・ながら運  
転被害が大きく報じられ、それらを予防する安  
全システムの搭載や厳罰化の動きも見られます  
が、被害の実態を正確に知る事・感じる事、「ク  
ルマの本質的危険性」を知らしめる事も、交通  
事件を再発させまいという気運を高めるために  
必要ですので、「被害者の日」の活動を今後も続  
けていきたいと考えておりますので、みなさま  
のご理解・ご協力をお願いしたいと思います。

(東京都品川区在住)



### 八王子市の「歩車分離信号要望署名」 ご協力のお礼とご報告

足立礼子(世話人)

会報97号に同封の別刷りプリントでお伝えし  
ましたが、東京都八王子市の「高尾・浅川地  
域のまちづくりを考える会」(以下、「考える会」)  
が昨年夏頃から、東浅川交差点の歩車分離信号  
化の要望署名活動に取り組んでおり、本会も共  
同呼びかけ団体となりました。そこで、皆さま  
にも署名用紙を同封してご協力をお願いいたし  
ました。

「考える会」事務局長の齊藤千恵子さんによ  
ると、9月27日に303筆、11月7日に956筆、12  
月16日に1763通、合計の3022筆の署名を東京都  
知事に提出したそうです。12月の署名提出時  
には、「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡

会」代表で、問い直す会会員でもある長谷智喜  
さんの意見書なども添付したとのことでした。

問い直す会の皆様にもご協力をいただき、誠  
にありがとうございました。遠くの地から励ま  
しの言葉を添えて署名をお送りくださった方も  
複数いらしたそうで、齊藤さんもお礼を言っ  
ておられました。

齊藤さんは、「署名に込められた数々の思いは、  
警視庁も絶対無視することはできないと確信し  
ます。」とされています。要望に対する動きは  
2月初め時点ではまだ不明ですが、また動きが  
あればご報告いたします。

# グルメ列車を通した地方鉄道の活性化への模索

地方の鉄道衰退問題について、運輸評論家である各地の鉄道事情に詳しい会員の堀内重人さんに、原稿執筆をお願いしました。(編集担当)

## はじめに

地方鉄道の置かれた状況は、非常に厳しいものがある。少子高齢化や過疎化の進展に加え、人口減少なども加わり、利用者の減少傾向に歯止めが掛かっていなかったりする。

国鉄では、経営することが出来ずに、第三セクター方式へ移行した鉄道事業者の中には、転換交付金を取り崩したり、枯渇してしまった事業者があるなど、置かれている環境は、厳しさを増している。

このような状況に追い込まれると、地方鉄道を活性化させるには、外部から行楽客を呼び込んで、「生活路線」をベースとしながらも、「観光鉄道化」へ向けて舵を切るしかない。

幸いなことに、各地では列車内で食事が出来る「グルメ列車」の運行が、盛んに行われるようになった。これは中小の民鉄や第三セクター鉄道に限らず、西武鉄道が「52席の至福」を運転するなど、大手民鉄もローカル線を活性化させるため、「グルメ列車」を運行している。

「グルメ列車」は、地元産の食材を使用し、地元の業者がそれを調製し、列車内でお客さんに提供するため、「循環型社会」が構築されようとしている。また地元の雇用創出にも貢献しているため、従来は鉄道路線の経営状態だけで、必要か否かを判断していたが、「地元にもたらす便益」という新しい視点も、加わったと言える。

そうになると、運賃・料金だけでは、鉄道路線を維持することが困難であった路線も、鉄道存続に向けた補助金を投入することに対する合意が得やすくなった。

本稿は、「グルメ列車」という新たな価値観を導入することで、地方鉄道の存続と活性化を目

的とするが、種子法の廃止やTPPへの加盟など、「地産地消」を脅かす要素もあり、それらの問題点も加味して、グルメ列車を通したローカル鉄道の存続・活性化を模索したい。

## 第1章 グルメ列車が誕生した経緯

### 第1節 ローカル鉄道を取り巻く現状

#### (1) 国鉄再建法と第三セクター鉄道の開業

1980年に、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(略して、国鉄再建法：昭和55年12月27日法律第111号)が制定された。この法律では、国鉄の経営を改善するため執るべき特別措置が、定められた。

この法律により、「鉄道で輸送するよりも、バス化が妥当」と判断された赤字ローカル線は、バス化や第三セクター鉄道への移行という形で、国鉄から経営が分離された。

そして翌1981年7月には、第二次臨時行政調査会が発足し、国鉄は「民営化が妥当」という答申を出した。

本法の制定により、1985年度までに、国鉄の経営基盤を確立することとし、「経営改善計画」の策定と、その実施状況の報告を運輸大臣に対して行うことが義務付けられた。

赤字ローカル線問題については、運営の改善のための適切な措置を講じて、なお収支の均衡を確保することが困難な路線は、「地方交通線」(注1)とされた。その中でも、輸送密度が4,000人/日未満である路線は、「特定地方交通線」とされ、国鉄が経営するのではなく、バス化や第三セクター鉄道へ経営移管することが、妥当とされた。

そして「地方交通線」「特定地方交通線」は、当時の運輸大臣の承認を受けることになる。これらの路線は、少しでも経営状態を改善させるため、約1割の割増運賃が適用されることになった。従来は、全国一律の運賃でユニバーサルサービスが提供されていたが、この時代になれ

ば、大都市圏では並行する民鉄よりも運賃が割高になっている反面、過疎地のローカル線では、要する経費に対して、割安な価格でサービスが提供されており、全国一律の運賃で、内部補助に依存したユニバーサルサービスの提供が、終焉を迎えたのである。

特定地方交通線は、1990年までに83線区、3,157.2kmが国鉄や国鉄の分割民営化により誕生したJR各社から切り離された。

これらの路線の中には、バス化させた路線もあるが、安定的な輸送の担保などを求め、各県や自治体などが出資して第三セクター鉄道を設立させ、そこへ移管されたりした。

## (2) 過疎化・少子高齢化の進展

モータリゼーションの進展は、都市構造などを大きく変え、自家用車の利用を前提にしたライフスタイルへ変貌させた。また沿線の過疎化により、経営状況が悪化している第三セクター鉄道も多い。過疎化の進展は、利益率が低いとはいえ安定していた通学需要を激減させた。

第三セクター鉄道の多くが、転換時に新型の低燃費の小型車両を導入し、サービス向上と運行経費の削減を図っているが、運賃も値上げされている。また既存の路線から独立した運賃体系となり、トータルの運賃が割高になったことで、自家用車やオートバイなどの私的交通へ利用者が流れてしまったりする。

特に気候が温暖で、降雪が殆ど無い九州などでは、バイク通学を奨励する学校もあり、鉄道をはじめとした公共交通全体の利用者が、減少傾向にある。

こうなると、公共交通を利用するのは、通院の高齢者だけになり、更なる利用者の減少により減便が実施されるなど、「負」のスパイラルに陥ってしまう。

## (3) 第三セクター鉄道の現状

地方の赤字ローカル線を継承した第三セクター鉄道の一部は、危機的な状況に置かれている。少しでも増収を図りたく、売店など関連事業へも進出している。本業の鉄道事業に関しては、イベント列車の運行や地域密着のイベントを開催

して、外部から利用者呼び込む努力を行っている。イベント列車の運行やイベントの開催に合わせ、記念のグッズを販売するなどの増収策が講じられている。

外部の利用者に依存した「観光鉄道化」では、風評被害に弱い鉄道になることもあり、少しでも地域の需要を創出たく、新駅を設置している。

その一方で、利用の少ない列車を削減したり、信号などの設備の自動化、ワンマン運転の実施や駅の無人化などの要員合理化を行い、徹底したコスト削減を図っている。

国鉄・JRの特定地方交通線を転換した第三セクター鉄道は、路線の距離に応じた転換交付金を受給しており、これを基金として運用し、その利息で損失を補填することを想定していた。しかしバブル崩壊後のゼロ金利政策により、基金の運用益が減少してしまった。

第三セクター鉄道の中には、基金を取り壊したりする事業者もある。わたらせ渓谷鉄道のように、転換交付金による基金が枯渇してしまった事業者も現れている。

こうなれば沿線自治体などが、損失を補填するか、各自治体などでは支えられない場合は、路線を廃止せざるを得なくなる。

特に2000年3月1日からは、改正鉄道事業法が施行され、鉄道事業の廃止が「許可制」から「事前届出制」になり、不採算路線の廃止がしやすくなった。それ以降、過疎地の不採算路線の廃止が進むようになってしまったが、中には観光グルメ列車を運行するなどを行い、外部から観光客を誘致して、少しでも利用者を増やそうとしている事例を、1章の2節や2章では紹介したい。

## 第2節 日本初のグルメ列車を運行した明知鉄道

### (1) 明知鉄道の誕生

国鉄明知線は、慢性的な赤字路線であり、1日当たりの輸送密度が2,000人/kmを下回ることから、「バス化が妥当」として、特定地方交通線に選ばれた。地元では、鉄道としての存続を望んだことから、第三セクター方式を採用して、国鉄明知線を引き継いだ。

明知鉄道は、中央本線の恵那～明智を結ぶ約

25kmの盲腸線(注2)ではあるが、2つの峠を越えることから、急勾配と急曲線の連続する山岳路線である。

ローカル鉄道の場合、利用者の主体は、自動車通学が出来ない高校生の通学輸送が中心にならざるを得ない。明知鉄道が発足時には、燃費に優れた冷房完備のレールバスタイプの車両に置き換え、輸送コストの削減とサービス向上を図ったりしているが、それだけでは慢性的な赤字は解消されない。

少しでも増収を図りたく、「寒天列車」の運行を開始し、それが好評であったことから、季節により、様々なグルメ列車が運行されるようになった。

その他、ユニークな試みとして、岩村・明智では使用済の硬券の乗車券が、1枚20円で販売されていたり、気動車の体験運転などが実施されていたりする。

## (2) グルメ列車の元祖、「寒天列車」

明知鉄道は、「グルメ列車」運行の元祖である。経営環境が厳しいことが予想された反面、沿線の恵那市山岡町は、細寒天の生産量では約70%と日本一を誇っている。

明知鉄道が慢性的な赤字経営であるが、寒天の産地であるならば、「これを車内で食べれるようにしたらどうか」という意見が出るようになった。そして明知鉄道では、この寒天を素材に懐石料理にアレンジし、車内で提供するようになった。

明知鉄道では、2011年3月12日より、「大正ロマン号」の運行を開始している(写真1)。急行列車である「大正ロマン号」は、定期で運行されるが、急行料金は徴収されない。この列車の下り明智行き車内に、テーブルを設けて実質的に「食堂車」として、増結して運転される。そのため車内に厨房などはなく、ただ地元の業者の厨房で調理された料理を、車内へ持ち込んで提供する(写真2)。

車内で食事をする場合は、事前に予約が必要であるが、最低でも2名以上での参加が前提となる「グルメ列車」が多いが、明知鉄道の「大正ロマン号」は、1名からでも気軽に参加が可

能である。

料理の内容は、春は「山菜列車」、夏は「若鮎列車」、秋は「きのこ列車」、冬は「じねんじょ列車」になるなど、季節により変わるが、「寒天料理」は通年で提供される。

但し車内で食事を希望する場合は、予約が必要であるだけでなく、予約が最少催行人数に満たない場合は、一般用の車両のみで運転される。また車内で食事を利用しない場合、併結される一般用の車両に乗車することになるが、この場合は運賃のみで乗車が可能である。



写真1 明知鉄道のグルメ列車の外観



写真2 明知鉄道のグルメ列車の車内の様子

2章では、「52席の至福」「伊予灘ものがたり」「くろまつ」など、明知鉄道以外のグルメ列車の事例を紹介したい。

## 第2章 各グルメ列車の事例紹介

### 第1節 「52席の至福」

#### (1) 「52席の至福」が誕生した経緯

西武鉄道秩父線では、「52席の至福」という4000系電車を改造した全席レストランスタイル

の観光電車が、運転されている(写真3)。



写真3 「52席の至福」の外観

この列車を導入しようとした経緯であるが、「西武鉄道100年アニバーサリー」の集大成と位置付けられたことから始まる。

このイベントは、2016年(平成28年)3月21日に、4年間にわたり行なわれた100周年アニバーサリーを盛大に締めくくるイベント「SEIBU 100th Anniversary “SMILE DAY”」が、西武ドームと隣接する西武球場前駅間の広場を使って開催された。

「SEIBU 100th Anniversary “SMILE DAY”」が、それらのクロージングイベントであるから、それに合わせて「52席の至福」という全席がレストランスタイルの観光電車を導入したのである。

「52席の至福」の愛称は、当編成の定員が52人であることに由来している。筆者自身、「52席の至福」に乗車しているが、この52名という定員は、採算性やサービスの質を考えた場合、妥当であると思っている。これより定員が多くなってしまうと、現在のスタッフや設備では、キメの細かいサービスの提供が、難しくなってしまうと感じた。

「52席の至福」の運行であるが、午前中に出発する「ランチコース」では、池袋から西武秩父へ向かうコース、西武新宿から西武秩父へ向かうコース、西武新宿から本川越へ向かうコースがある。西武新宿から西武秩父へ向かうコースの場合、所沢と飯能の2か所で、進行方向の変更が実施される。

夕方頃に出発する「ディナーコース」は、西武秩父から池袋へ向かうコース、西武秩父から西武新宿へ向かうコース、本川越から西武新宿

へ向かうコースが一般的である。

「52席の至福」に乗車する場合であるが、予約は専用のWebサイトから行うしか、方法はない。予約は、旅行日の10日前まで可能で、支払いはクレジットカードによるオンライン決済のみしか、実施していない。旅行日の10日前に申し込みを締め切るのは、料理などを用意する関係であるが、直ぐに予約が埋まってしまうという。

「1テーブル」単位で販売するため、1名だけの申し込みは不可となっている(写真4)。JRの「伊予灘ものがたり」「四国千年ものがたり」などのように、乗車のみという販売も行っておらず、子供料金の設定も無い。

「52席の至福」は、土日・祝日を中心に、年間でも100日程度しか運行されないため、秩父線で使用されている4000系電車を改造して、導入された。

## (2) 新規顧客の開拓

「52席の至福」は、西武鉄道の1日乗車券も加味した価格で販売されるが、寝台特急ほど、鉄道ファンを引き付ける魅力を持たない。寝台特急の場合、1人で乗車しても、食堂車でフルコースのディナーを食べることが可能であるが、「52席の至福」をはじめとするグルメ列車に乗車するには、最低でも2名からになることが多い。そうすると参加代金だけでなく、パートナーを見つけることが課題となってしまう。

では鉄道ファンが利用しないとなれば、「誰が利用するのか」と言えば、熟年夫婦や中高年の女性友達が中心である。若い人が利用している場合も、若年夫婦や恋人同士がデートの場所として、利用している。



写真4 「52席の至福」の車内

利用者も、女性の方が多かったぐらいである。これは別の見方をすれば、今まであまり鉄道に関心を示してくれなかった層を、開拓したとも言える。このような方々が、「52席の至福」に興味を持ち、乗車してもらって満足して頂けたのであれば、リピーターになる可能性が高い。また他の女性友達を誘って参加したりするため、相乗効果が期待出来るようになる。「52席の至福」には、数字以上の効果があると言える。

それ以外に西武鉄道では、「52席の至福」が誕生したことで、「西武鉄道×秩父エリア 環境活動・地域貢献活動プロジェクト」を実施している。この活動は、秩父エリアの環境活動・地域貢献活動であるが、各種企業の協賛金を得て、運営されている。

これらの活動は、親子で「52席の至福」へ体験乗車する形で実施され、親子で田植えを体験したり、野菜や果物の収穫を行うなど、自然を通じた体験学習的な要素が強い。車内で食事をするというよりも、「52席の至福」に乗車してもらって、秩父の魅力発見と環境学習が主目的である。

参加者の8割以上が、この企画に満足しており、再度、このような企画があれば「応募したい」としている。

## 第2節 「伊予灘ものがたり」

### (1) 「伊予灘ものがたり」誕生の経緯

JR四国初の本格的な観光列車であり、一般形気動車であるキハ47系を改造して、2014年7月26日より、運行が開始された(写真5)。



写真5 (「伊予灘ものがたり」の外観)

「伊予灘ものがたり」が走行する予讃線の松山～伊予大洲・八幡浜間の内、伊予市～伊予大洲

の海線と言われる部分は、1986年に内子経由の新線が開業すると、優等列車が走らないローカル線に転落してしまった。

その反面、海の傍を走行するなど、景色は非常に綺麗な線区であり、高速走行は期待できないが、観光列車を運行することで、活性化を模索するようになり、グルメ観光列車である「伊予灘ものがたり」の運行が決定した。

「伊予灘ものがたり」の運行に先立ち、予讃線の伊予市～伊予大洲間の伊予長浜・五郎経由の伊予灘沿いの区間は、2014年3月15日に愛称が「愛ある伊予灘線」となった。

「伊予灘ものがたり」は、金土日・祝日に松山～伊予大洲間に1往復と、松山～八幡浜間に1往復ずつ運転される。

列車種別は快速であるが、全席がグリーン車指定席の扱いであり、利用するには乗車区間の運賃と普通列車グリーン料金が必要である。食事のサービスを受ける場合は、さらに食事予約券が必要である以外に、運転区間の全区間を乗車しなければならない。

そうすることで、JR四国には松山～伊予大洲・八幡浜間の運賃と普通列車用のグリーン券が入る仕組みになっている。

食事予約券は、JR四国以外ではJR東日本・JR西日本・JR九州管内のみどりの窓口で発売される。

### (2) 地域住民と一体で、地域活性化の模索

「伊予灘ものがたり」のコンセプトは、「レトロモダン」である(写真6)。



写真6 (「伊予灘ものがたり」の車内)

伊予灘をはじめとした美しい景観、アテンダ

ントや地元住民によるおもてなし、地元食材を使用した供食サービスなどが楽しめる。そして運行ごとに別称(ものがたりの名称)が付けられており、「大洲編」では、洋風の朝食が、「双海編」では和風の昼食が、「八幡浜編」では洋風の昼食が提供されるが、どのコースも地元の食材などを使用している。「道後編」では、八幡浜を16:04に発車することから、“アフタヌーンティー”として、サンドイッチやケーキなどのサービスが実施される。「伊予灘ものがたり」の車内には、厨房が無いことから、これらの料理などは、地上の厨房などで調理され、車内に積み込まれる。

「双海編」は、杉の容器に和食を盛り付けているが、これは愛媛県の内子産である(写真7)。

下灘駅は、海の傍に位置していることから、列車はこの駅で海を眺めたりするため、運転停止を行う。乗客は、駅舎の外へ出て、海を眺めたりする以外に、列車を背景に記念撮影を行ったりする。



写真7(「伊予灘ものがたり」の料理)

また伊予長浜駅・伊予上灘駅では、地元の方々が手作りの特産品の販売が実施されるなど、地域住民と一体となって、予讃線の伊予市～伊予大洲間のローカル区間の活性化を模索している。

これらの特色があるサービスが、利用客から高い評価を得ており、2015年8月に日本経済新聞が行った調査では、おすすめの観光列車ベスト10の中で、見事に第1位となった。乗車率は、平均85%程度を維持しており、全国の観光列車の中でも高い方に分類される。やはり地産地消の考えに基づいて導入された料理や、地域住民の熱烈的な歓迎などが、その要因であると考えられる。

### 第3節 京都丹後鉄道「くろまつ」

#### (1)前身であった北近畿タンゴ鉄道の経営難

京都丹後鉄道の前身であった北近畿タンゴ鉄道は、第一種鉄道事業者として、丹後地方のローカル鉄道の運営を行っていた。そして利便性の向上と、増収を図る目的から、大阪・京都と丹後地方を結ぶ特急列車を運行するため、「タンゴエクスプローラー」「タンゴディスカバリー」を導入したり、国鉄再建法の絡みで、建設が凍結されていた、宮津と福知山を結ぶ宮福線を開業させるなど、地方の第三セクター鉄道ではあったが、経営努力がなされていた。

だが路線長が宮福線の30.4kmに加え、宮津線の83.6kmを加えた114.0kmも、路線長がある第三セクター鉄道であった。また宮津線は、国鉄の特定地方交通線であったことから、最初から厳しい経営が予想されていた。

2000年代に入ると、沿線の過疎化や少子化だけでなく、高規格道路の延伸なども加わり、稼ぎ頭の特急列車の利用者も横ばいから減少に転じていた。2009年の時点では、日本の第三セクター鉄道の中では、赤字の絶対額が一番大きかった。

開業以来黒字になったことはなく、20期以上連続で赤字を計上しており、京都府や沿線自治体、兵庫県から毎年4～5億円の欠損補助を受けて、経営を維持していた。

京都府や沿線自治体並びに兵庫県も財政事情が厳しいことから、抜本的な改革が求められていた。そこで2015年4月1日より、地域公共交通活性化再生法による「鉄道事業再構築事業」として認定され、上下分離経営を実施することになった。

これにより北近畿タンゴ鉄道は、インフラのみを保有する第三種鉄道事業者となり、列車の運行はWILLER TRAINSが第二種鉄道事業者となり、「京都丹後鉄道」の名称で実施するようになった。

地域公共交通活性化再生法が改正され、「鉄道事業再構築事業」が追加されると、「公有民営」の上下分離経営が可能になったが、京都丹後鉄道の場合は、「民有民営」の上下分離経営が、実施されている。

## (2) 地域輸送をベースに、付加価値の向上を模索する京都丹後鉄道

北近畿タンゴ鉄道が開業したのは、1988年7月16日であるから、開業当時から使用されている車両は、陳腐化が進んでいた。そこで2013年4月からは、既存の車両の延命化も兼ねて、今日の京都丹後鉄道の観光列車となっている「あかまつ」と、全席が自由席の「あおまつ」を導入する。

両列車に共通する特徴として、レトロモダンな外観と、木をふんだんに使ったぬくもりあふれる車内空間に仕上がっていることである。専属クルーが乗車し、旅のご案内やお飲み物などの販売を実施している。

「あかまつ」は、運賃と550円の乗車整理券で乗車が可能であり、インターネットから簡単に予約することが可能である。そして速達性や価格で他の輸送モードと競争するのではなく、この列車に乗車しなければ体験出来ないサービスを売り出している。

乗車整理券として550円を徴収することで、客単価も上がると同時に、「あかまつ」の車内では、クルーが飲食物や各種グッズを販売することで、運賃・料金以外の物販収入が自社に入ることになる。

「あかまつ」「あおまつ」以外に、車内で食事を提供する「くろまつ」も、北近畿タンゴ鉄道時代の2014年4月に登場していたが、京都丹後鉄道へ移管後は、サービス内容や運行コースなども見直しされた(写真8)。



写真8(京都丹後鉄道「くろまつ」)

現在の「くろまつ」は、金・土・日・祝日に運転されるコースと、土・日・祝日に運転され

るコースがある。前者は、「スイーツコース」「ランチコース」であり、後者は「アフターヌーンティーコース」「サンセットコース」である。

「スイーツコース」は、福知山を10:10に出発し、途中の大江で14分停車した後、天橋立に11:53に到着する。大江では、鬼瓦公園などの見学も可能だという。そして天橋立に到着すると、「ランチコース」として、天橋立を12:48に出発して西舞鶴へ向かう。途中の東雲駅には32分も停車するため、地元の散策などが可能である。

土・日・祝日であれば、14:50に西舞鶴に到着すると、今度は「アフターヌーンティーコース」として西舞鶴を15:30に出発して、天橋立へ向かう。天橋立には16:32に到着する。このコースは、途中駅で下車して周辺の見学などはできない。

天橋立に到着すると、16:49発の「サンセットコース」として西舞鶴まで折り返す。このコースは、丹後由良で30分の休憩があり、造り酒屋などの見学が可能である。そして18:18に西舞鶴に到着する。その後は、車両は福知山へ回送される。

「スイーツコース」は、1人当たり4,800円であるため、若い女性の姿も多い。それが「ランチコース」になると、車内で和食のフルコースが提供され、価格も1人当たり10,800円となることから、中高年の女性が多くなる。

「アフターヌーンティーコース」は、代金が3,200円と割安になるが、途中駅で下車して地元を散策するなどにはできない。このコースも、若い女性が多いという。

「サンセットコース」は、イタリアンによるオードブルやワイン、「くろまつ」オリジナルカクテルが中心としたメニューとなり、1人当たり6,400円となる。このコースになれば、男性の利用も多くなるという。

どのコースも地元産の食材を用いて、地元のレストランなどが料理を提供する。それゆえ若い女性層、中高年の女性層・熟年夫婦、中年の男性層というように、新たな客層を開拓しているといえる。また「あかまつ」で実施されていた奈具海岸での運転停車や、由良川橋梁の徐行、丹後由良駅や東雲駅で約30分停車して、地元の造り酒屋の見学なども実施している。

この施策は、2018年3月末で廃止こそされた

が、石見川本駅で地元の有志が、駅周辺の飲食店や観光名所が描かれた地図を乗客に配り、三江線の活性化を模索していたことが、ヒントになったと考えられる。

### 第3章 「地産地消」による持続可能な地域づくり

#### 第1節 グルメ列車を運転したことによる効果

観光グルメ列車を運行している各事業者は、それだけでは利益率が決して良いとは言えないが、鉄道事業者にとれば、まずは乗車してもらいたいと考える。そして西武鉄道の「52席の至福」のように、乗車してもらうことで、車内でアルコールドリンクの注文を得たり、記念グッズを販売することで、従来の運賃・料金収入以外の収入源の確保が上げられる。記念グッズの販売などは、明知鉄道でも実施しており、グルメ列車には車内販売も乗務して、ビールやおつまみなどの販売を行うことで、増収を図ろうとしている。

京都丹後鉄道で運行される「くろまつ」であるが、鉄道事業者には運賃収入が入ることになる。一方のレストラン側にも、3つの点で魅力がある。

まず新規に場所を選ぶ必要がない。次に給仕は京都丹後鉄道が実施するから、レストラン側は新規にスタッフを雇用する必要もない。さらに宣伝・広告も京都丹後鉄道が、自社のHPなどで行うため、これも不要である。その上、京都丹後鉄道は「地域活性化」「地元との共存共栄」を掲げているため、マージンなどは一切請求しない。そうするとレストラン側も、通常、自分の店で提供するよりも、より良い食材を使用しているという。

それゆえ「くろまつ」は、「あかまつ」よりも広範囲に、かつ「地産地消」として地元産の食材などを活用して料理を提供することから、地元に着る金額も大きくなる。結果的に、持続可能な地域づくりに貢献しており、鉄道は利用しないが、鉄道が存続することで便益を享受する層が生まれているといえる。

京都丹後鉄道の利用者は、減少傾向にあるが、これに対して付加価値を付けながら客単価を上

げる経営戦略を採用しており、収入減になっていない点は、注目しなければならない。

#### 第2節 農業振興による地域活性化の必要性

##### (1) 過疎化の防止と新規雇用の創出

観光グルメ列車を運行しただけでは、鉄道事業者の利益率は決して良いとは言えないし、通勤・通学客の減少を賄うほどの増収にはならない。ただ観光グルメ列車は、中高年の女性層が主な顧客であるため、従来はあまり鉄道に関心を示さなかった層が、鉄道に関心を示すようになった点が、重要だと考える。

これらの観光グルメ列車に満足してもらえなければ、再度、利用してみようとするため、リピーターになるだけでなく、他社の観光グルメ列車を利用しようという動機付けを与えるため、「共食い」になるのではなく、相乗効果をもたらすと、考えられる。

観光グルメ列車を運行することによる地元のメリットとして、地域へ来る観光客が増える以外に、その土地の知名度が上がるという利点がある。また地元産の食材を用いて、地元の業者が調理して、車内で料理を提供するため、地域経済の活性化に貢献する。地元の食材を使用して、地元の業者が調理するということは、農業の振興、地元業者の新規雇用の創出という面で、大きく貢献する。

従来は、鉄道路線の経営状態だけを見て、「必要」であるか否かを判断していたが、観光グルメ列車を運行開始したことで、「地域へもたらす便益」という視点も加味する必要が生じた。

たとえ鉄道が赤字であったとしても、地元の食材を使用し、地元の業者がそれを調理して、列車の乗客に料理を提供するとなれば、鉄道事業者は運賃・料金程度しか、入らないかもしれないが、その他は地元の利益となる。鉄道事業の赤字と、これらの地元の便益を比較して、後者の方が多ければ、補助金を投入してでも、存続させた方が良いとなる。

それゆえ観光グルメ列車の登場は、従来の鉄道事業に対して、「採算性」だけで存廃を判断していたが、これからは「便益」という基準も見ることがあることを、示すことになった。

観光グルメ列車のもたらす便益は、誰が見ても分かりやすい。かつ従来は、鉄道沿線を離れた場所で存廃のアンケート調査を行い、「不要」という判断がなされていたが、食材を提供する農家や、それを調理する業者にとれば、鉄道が存続してくれるため、自分達が利用しなかったとしても、利益がもたらされることになる。それゆえ価値基準が、大きく変わったことを意味する。そして観光グルメ列車の発展型が、超豪華クルーズトレインであり、より広範囲に便益をもたらすことになる。

## (2) 「種子法」の廃止とTPP加盟に伴う、「食」の安全性の確保

各種グルメ列車は、地元産の食材を使用して、地元の業者が調理して、鉄道会社のお客さんに提供するという「地産地消」を実施しているが、今後は地元産の野菜などの食材を使用することに関して、先行きが不透明な要素もある。

実は国内で野菜などを生産するには、種子が必要であるが、「主要農作物種子法：以下種子法」は、米、麦、大豆も含まれるが、主に米を対象として制定されていた。

だが種子法が2018年4月で廃止されたため、日本の農業に対して危ぶむ声もある。

種子法は1952年5月に制定されたが、種子法の基本的な考え方は、優良な種子は、国民の食糧確保に不可欠であり、公共財として国が管理を行い、守っていこうというものである。

農家が自ら生産した作物から、種子を採取する「自家採種」も可能であるが、同一品種の自家採種を何代も続けると、品質は少しずつ劣化していく。良質な種子を育成するためには、農作物の栽培とは別に、膨大な手間と金を掛けて「種子」の育成が必要となる(注3)。

種子の生産を実際に行うのは、各都道府県の農協である。日本の国土は南北に長く、土壌や気候などそれぞれの地域性も考慮しなければならず、生産する品種の認定は各都道府県に委ねられている。国は、それらの運営に必要な予算を担っている。

種子法が廃止され、「農業競争力強化支援法」が成立したように、政府は農業の分野にも市場

原理を導入しようとしている(注4)。もし大企業が種子を独占するようになれば、農家は民間から高い穀物種子を買わなければ農業が出来なくなり、それが農業の衰退に繋がる危険性がある。特にモンサントなどが独占するようなことになれば、遺伝子組み換えの種子が普及するだけでなく、農薬や抗生物質を大量に使用した農畜産物が大量に出回る危険性が高くなる。

日本では、近く種苗法の改正案が成立する動きがあり、登録品種の海外への流出防止が目的と謳っているが、「自家増殖を登録制」にすることへの不安が広がっている。野菜類は、自家採種が出来ないため、高い種を大企業から買わねばならなくなる。そうなるも農業への意欲も低下し、「あきたこまち」などの地域独自の農産物が減ることへの懸念がある。

一方、種子法の廃止と同様に、TPPも日本の農業に大きな影響を与えそうである。アメリカはTPPから離脱したが、日米で2国間FTA協定を結んでいることから、自動車などの工業品の輸出を優先させたい経団連などの圧力により、米国からの農産物は低関税に抑えられ、米国产の農畜産物の輸入が、今まで以上に増える危険性がある。さらにオーストラリアやニュージーランドは、TPPへの加盟国であるから、低価格の牛肉や酪農品の輸入が増加し、日本の農畜産物が打撃を受ける危険性もある。

TPPには、「非関税障壁」があり、輸出などに不都合な情報は開示しなくても良い。またFTAへも加盟しているため、食の安全基準も緩和され、モンサントのようなグローバル企業による遺伝子組み換え食品やゲノム編集食品、農薬・抗生物質を大量に使用した農畜産物の輸入増加が懸念される。

種子法の廃止とTPPへの加盟、FTA協定の締結は、食の安全性の低下だけでなく、さらなる過疎化の進展という問題点も抱えており、今後は「交通問題」と「農業」をセットで考える時代になったと言える。

外国からの遺伝子組み換え食品だけでなく、農薬・抗生物質を大量に使用した農畜産品から、日本人の生命や安全を守るためには、「観光グルメ列車」を運行する際、生産者の顔を見えるよう

にする必要がある。

幸いなことに、JR西日本が運行する超豪華クルーズトレインである「トワイライトエクスプレス瑞風」では、2泊3日のコースに参加する最高級個室寝台の「ザ・スイート」のお客さんに対しては、民家をレストランとして活用し、野菜を生産した人が調理した料理を食べるようにしている。これは、顔が見える供給方法であるだけでなく、無添加の有機栽培の野菜などが食べられるとして、人気があるという。

クルーズトレインは、「グルメ列車」の発展型であり、より広範囲に「地産地消」を促す存在である。

生産者の顔が見える農畜産物の供給が、今後の課題であると同時に、「地産地消」を通じて日本の農業や地方の活力を維持するためには、鉄道会社の役割が大きくなったと言える。

## おわりに

地方鉄道などは、少子高齢化と過疎化の進展などにより、以前よりも厳しさが増している。大幅な利用者の増加は期待出来ない環境にあり、第三セクター鉄道の中には、国鉄からの転換交付金を使い果たした事業者もある。

路線を維持するには、補助金の投入が不可欠になるが、各自治体も財政難に喘いでいることから、補助金を投入するとなれば、沿線地域の住民から合意を得る必要がある。

そこで観光グルメ列車を運行すれば、外部からの利用者呼び込めることから、ローカル鉄道が活性化される。また「地産地消」という考え方が入るため、地元が育てた野菜などの食材を、地元の業者が調理して、完成した料理を鉄道会社の利用者に提供することで、地域経済の活性化にも繋がり、循環型の持続可能な社会が実現する。

地元産の野菜を使用することは、農業の促進に繋がるだけでなく、昨今では「種子法の廃止」「TPP加盟」「日米二か国間のFTA締結」などの問題もあることから、「食の安全」と「地域農業の維持」にも繋がる。

種子法が廃止され、「TPP加盟」「日米二か国間のFTA協定の締結」など、遺伝子組み換え食

品の流入や、農薬・抗生物質が大量に使用された農畜産物の大量流入が懸念されている。自治体の中には条例を制定して、遺伝子組み換え食品が流入しないようにする処置を、講じている自治体もある。遺伝子組み換え食品以外に、農薬・抗生物質を大量に使用した農畜産物が、大量に輸入される危険性が指摘されており、安全・安心の国産の農畜産物を普及させるためにも、「グルメ列車」や、それを発展させたクルーズトレインの育成は、「地産地消」の考え方からも、重要性が増していると言える。

さらに地元産の野菜などの食材を使用することで、沿線から離れた地域であっても、自分達が育てた野菜などがグルメ列車で提供されることで、平素は鉄道を利用しなかったとしても、「鉄道は必要」という合意が形成しやすくなる。

地元産の食材を使用して調理をすることから、新規雇用を創出することが可能になるなど、鉄道会社の経営は赤字であっても、地元にもたらず便益の方が大きければ、補助金を投入してでも、存続させた方が望ましいとなる。

今後は、ローカル鉄道の評価基準を変える必要がある。採算性では「負」であったとしても、便益では「正」になることも多く、便益を加味して評価しなければ、ローカル鉄道の廃止が進むと過疎化が促進され、今まで以上に地域格差が拡大してしまうことになる。それゆえローカル鉄道は、「地域経済を回す潤滑油」として認識され、持続可能な地域社会を確立する上で、不可欠な存在となってくれることを願っている。

(注1) 地方交通線に指定されると、幹線と比較して1割程度割増しとなった地方交通線用の運賃が適用されることになった。

(注2) 路線長は20km程度の比較的短く、行き止まり式の路線をいう。

(注3) 育成に掛かる時間は長く、1つの品種を開発するのに約10年、増殖には約4年掛かると言われる。

(注4) 種苗法が国際条約とのからみで自家増殖(自家採種)禁止の品種を増やす方向で何度も改正されている。2006年には、禁止品種が23種から82種に、2017年には289種になり、2019年には356種に増えている。

## 参考文献

堀内重人『チャレンジする地方鉄道』交通新聞社、2012年10月

堀内重人『元気なローカル線のつくりかた』学芸出版社、2014年6月

堀内重人「明知鉄道と三岐鉄道の挑戦」『JR東海&東海3県の鉄道会社』洋泉社、2016年2月

堀内重人『観光列車が旅を変えた』交通新聞社、2016年12月

堀内重人『旅する親子鉄』交通新聞社、2019年12月

種子法廃止は誰のためか

<https://smartagri-jp.com/agriculture/156>

タネは誰のもの？「種子法」廃止で、日本の食はどう変わるのか——種子の専門家に聞く

<https://kokocara.pal-system.co.jp/2017/05/29/seed-yoshiaki-nisikawa/>

TPPによる日本農業への影響

<https://www.sangyo.net/contents/myagri/tpp-agriculture.html>

TPPが日本の農業に与える影響

<https://smartagri-jp.com/agriculture/54>

種苗法で自家採種はどう変わる？

<https://www.kaku-ichi.co.jp/media/tips/legal-system/seedling-method>

種苗保護へ規制強化 法改正で自民提言 登録品種増殖 許諾制に

<https://www.agrnews.co.jp/p49355.html>

(滋賀県大津市在住)

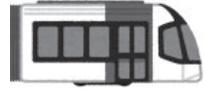


トックリキワタ  
(会員K・Tさんの絵)

# 地域の未来を描くライトレール

～LRT建設工事が進む宇都宮市・芳賀町～

井坂洋士



去る2019年11月の土曜日、「横浜エルアルティにLRTを走らせる会」さんが主催する宇都宮ライトレール(LRT)工事状況の見学会に、同会のご厚意により同行させていただいた。主催の同会と当日ご案内いただいた宇都宮ライトレール社の関係各位にはこの場を借りて御礼申し上げたい。本稿ではその様子を簡単に紹介しつつ、地方都市・宇都宮でいま何が起きているのかを俯瞰してみたい。

なお、LRTはLight Rail Transitの略で、直訳すると軽量軌道交通だが、専ら路面電車を高度化した新しい交通システムを指しており、「ライトレール」とも呼ばれる。従来の鉄道(Heavy Rail)よりも速度や輸送力は低いが、主に道路に敷設することから比較的安価に整備でき、街との距離感が近く、楽に乗降できることが特徴となっている。また、本稿で触れる停留場や橋梁等の名称は計画段階の仮称であり、今後変更があり得る。

## JR宇都宮駅から東へ延びる新しい交通軸

JR宇都宮駅を降りて東口へ出ると、通路の両側にずらっと並ぶ黄色いLRTの広報が目を引く(写真1)。駅前には再開発中で、宇都宮を代表する餃子店の仮設店舗が並ぶが、ここが近い将来、宇都宮ライトレールの起点となる場所だ。

宇都宮市は栃木県の県庁所在地であり、人口



写真1 JR宇都宮駅東口通路に並ぶLRTの広報

約52万人を擁する大きな地方都市だ。鉄道は東京と東北・北海道をつなぐ幹線であるJR東北本線と東北新幹線の宇都宮駅が中心となり、JR日光線からすまと烏山線(東北本線経由)が乗り入れている。また中心市街地には東武宇都宮線も乗り入っており、ともに南北の交通軸を形成している。

一方で東西方向は、西隣の鹿沼市方面へJR日光線が通っているものの、ほぼ自動車に頼っている状況だ。路線バスも頻繁に走っているし、近年は自転車ナビライン等の整備も進められているが、自家用車への依存度が高いことが課題となっている。

そこで宇都宮市では、東西の新たな公共交通軸を担うLRT路線の整備を進めている。設備は自治体が整備・保有するが、運営は官民共同出資の第三セクター「宇都宮ライトレール」が担う、上下分離方式で整備が進められている。

現在は優先整備区間として、JR宇都宮駅より東側の工事が進められている。宇都宮駅東口を起点に東へ進み、鬼怒川を渡って清原工業団地と「ゆいの杜」(UR都市機構が開発した住宅団地、テクノポリスとも呼ばれる)を通り、市町境を越えて芳賀町の芳賀・高根沢工業団地へ至る軌道路線だ。主に併用軌道(既存の道路に敷設さ

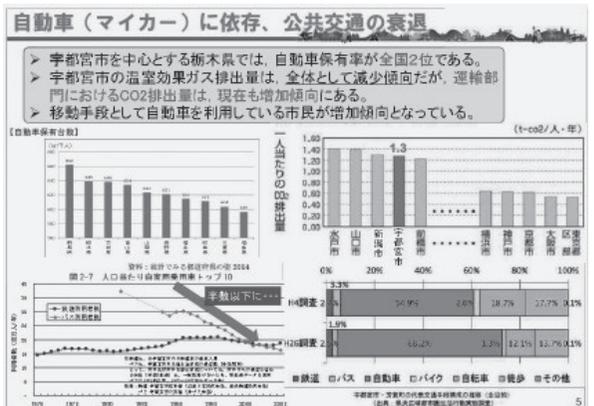


図1 自動車(マイカー)依存が宇都宮市の課題 [1]

れる)だが、鬼怒川を渡る付近(おおよそ平出町～作新学院北の間)は新設軌道となる。

図2にも示されているように、沿線には工業団地や住宅団地が広がっており、途中には「ベルモール」という大型ショッピングセンターも立地している。現在は路線バスが走っているものの、自家用車の利用が極めて多く、とりわけ朝の通勤通学時間帯には道路が渋滞し、時間の無駄や環境問題を発生させている。

見方を変えれば一定の移動需要があるわけだから、魅力的な公共交通手段を導入して自家用車からの乗り換えを進めることができれば、渋滞や公害・事故などの自動車にまつわる様々な都市問題を緩和できるし、本LRT路線も早期の黒字化が見込まれている。

しかし今回の宇都宮市のように既存の鉄軌道路線がなかった場所にLRTを新設する取り組みは国内では例がなく、その動向が全国から注目されている。

宇都宮市では1993年に新交通システム導入の

調査を開始、2013年に東西基幹公共交通としてLRTを導入する基本方針が決定され、隣接する芳賀町も参画して検討が進められた。クルマ依存度の強い一部の住民による反対運動もあり、合意形成に時間をかけたこともあって、当初は2019年度としていた開業目標年次からは遅れることになったが、理解が進み、2018年5月より建設が始まった。現在着工中の区間は2022年3月の開業見込みとなっている。



写真2 鬼怒川を渡る鬼怒川橋梁では橋脚を建設中

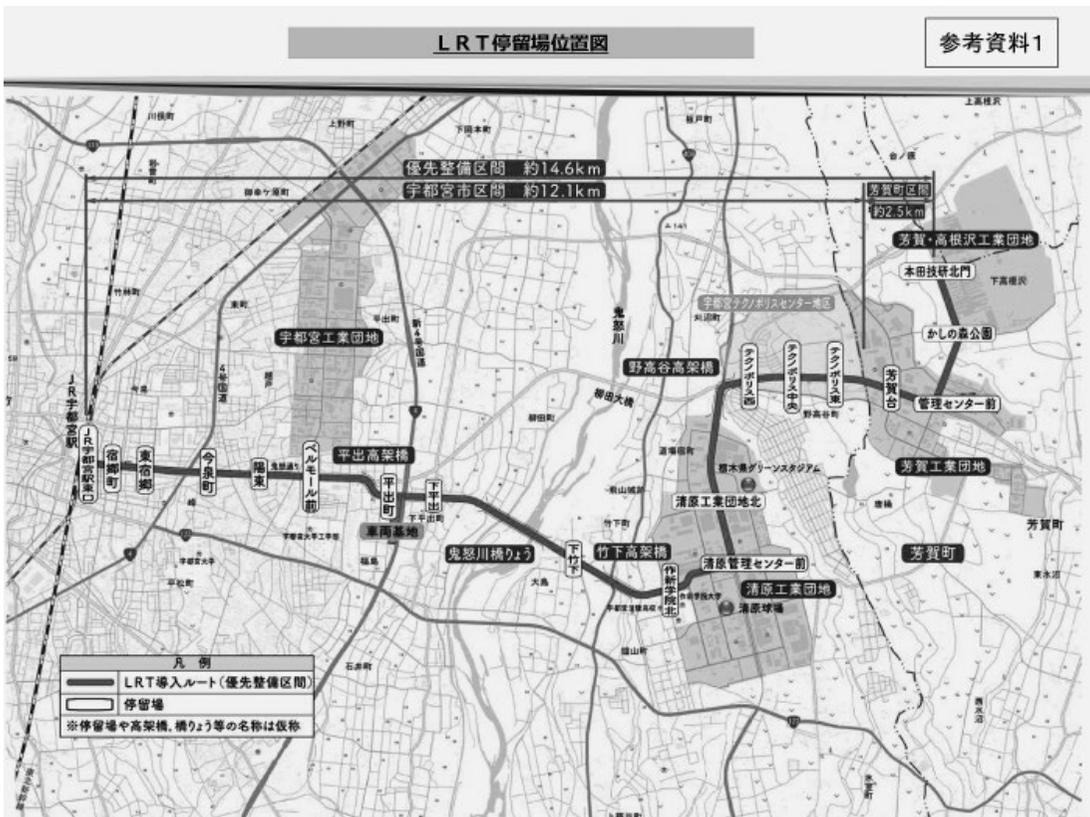


図2 LRT停留場位置図 [2]

## 運賃収受の近代化

現在、宇都宮市内を走る路線バスでは現金での運賃支払いが基本になっているが、宇都宮市が主導して、JR東日本が開発中のSuicaをベースにした「地域連携ICカード」を導入する<sup>[3]</sup>。2021年以降、宇都宮市内を走る全ての一般路線バスおよび宇都宮ライトレールでは共通のICカードで乗車できるようになり、既存のSuica等も利用できるようになる。首都圏や京阪神などのICカードでの乗車が当たり前の地域に住んでいる人には実感できるだろうが、これだけでも地域公共交通の利便性を大幅に引き上げることにつながるだろう。

また、従来の路線バスや路面電車では乗降扉が限定されることで混雑や遅れの原因になっていたが、宇都宮ではさらに一歩進んで、ICカード利用者はLRT車両(LRV)全扉での乗降扱いを実施予定<sup>[4]</sup>。ただし現金で乗車する場合は、各電停に設置される整理券発行機にて整理券を受け取り、運転手のいる前扉から降車する必要がある。

もっとも、通勤通学客や首都圏在住の乗客はほとんどがICカードを利用するだろうし、東側の沿線は観光よりも地域住民や企業関係者の利用が主と考えられるので、ICカードに限定され

た信用乗車方式(係員や改札機等による改札を省略する乗降扱い)でもスムーズな乗降に十分な効果を期待できるだろう。

## 車両(LRV)の導入

車両(LRV=Light Rail Vehicle)は全車新製され、実績のある新潟トランスが担当<sup>[5]</sup>。軌道法に準拠した全長29.52mで、1編成あたりの定員は160名。現在建設中の車両基地が完成する2020年頃より順次納車予定となっている。

車体は宇都宮地域で特徴的な夏の「雷」から連想される黄色をイメージカラーに採用しており、印象的だ。停留場やサイン(案内板等)などもトータルデザインされる<sup>[6]</sup>。街にわかりやすさと新鮮さをもたらし、ゆくゆくは宇都宮のシンボルになることだろう。

## 路線バスの再編

LRT開業にあわせてバス路線も再編される。現在は横軸となる鉄軌道が不在のため、市内を走るほとんどの路線バスが宇都宮駅や中心市街地に乗り入れ、中心市街地を貫く駅西側の「大通り」には1日に約2100本ものバスが通る、極めて効率が悪い状態になっている<sup>[7]</sup>(写真3)。

LRTが先行開業する東側では、同時にバス路線も再編され、主要電停にトランジットセンタ



図2 乗降口のICカードリーダー配置イメージ  
出典：第23回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料より

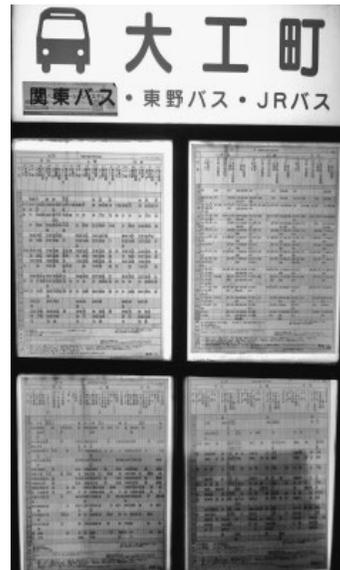


写真3 「大通り」を通るバスの時刻表

ー(バスロータリーや自転車駐輪場などが設けられる乗り換え拠点)が整備されて、近隣を周回するバス路線が開設される(図3)。今は宇都宮駅まで乗り入れている路線バスの走行距離が短縮されることから、車両台数を増やさずに増便が可能になる。運賃も共通ICカードの導入により、乗継割引などの導入が検討されている。

ところで、宇都宮市内で路線バスを運行する事業者は、最大手の関東自動車、東武グループの東野交通、JRバス関東の3社あった。しかし、関東自動車は2012年に「みちのりホールディングス」の傘下に入り、2016年には東野交通も同社傘下に入り、両社は2018年に合併し(存続会社は関東自動車)、現在では大半のバス路線が関東自動車1社体制になった(写真4)。

なお、JRバス関東は引き続き茂木町方面の路線(水都西線)を担当している。

かつて宇都宮のLRT計画を進めるに際し、路線バス事業者との調整が課題のひとつであった。宇都宮市の中心市街地はJR宇都宮駅よりも西側の東武宇都宮駅付近にあり、県庁や市役所も西側に立地し、商業施設も集積している。そのため市内を走るバス路線も多くがこの区間(JR宇都宮駅西口～東武宇都宮駅方面の「大通り」)に乗り入れており、バスがひっきりなしに行き交っているし、乗客が多い区間でもある。



写真4 東野交通のロゴは残るが、関東自動車に変わった

東西基幹公共交通として計画された宇都宮ライトレールも当然、この中心市街地への乗り入れが計画されている(後述)が、路線バスとの役割分担が必要になり、複数あるバス事業者との調整が課題となった。特に最大手の関東自動車は当初はLRT導入に後ろ向きとも見られていたが、2015年に態度を軟化し<sup>8)</sup>、現在はLRT運行を担う第三セクターに経営参加している。

### 運行頻度は？

計画段階では、平日朝のピーク時は6分間隔(1時間あたり10本)、日中は10分間隔(1時間あたり6本)の運行頻度が構想されている。

詳細は今後検討されることになるが、本路線はやはり朝夕の通勤通学需要が多いと見込まれていることから、日中の運行頻度は減らしても



図3 LRT優先整備区間(宇都宮駅より右側の実線)と計画区間(左側の<印) 出典：宇都宮市資料

良いのでは、といった話も出ているようだ。

宇都宮市内を走る従来の鉄道は、JR東北本線(宇都宮線)の上野方面が日中毎時3本、黒磯方面が同2~3本(烏山線方面を含む)。JR日光線(鹿沼・日光方面)が同1本。東武宇都宮線(栃木市方面)が同2本という運行状況だから、そう考えるのも無理からぬことと思う。

とはいえ、筆者の考えでは、自家用車からの乗り換えを進めるためにも、日中の運行間隔が10分毎(毎時6本)という当初計画は、人口52万人を擁する宇都宮市の東西軸となるLRTにとって妥当なものだと思う。

国内初のLRT整備事例として知られる富山市(人口約42万人)の富山ライトレールでは、旧JR富山港線の線路を転用して整備されたが、かつての富山港線は日中毎時1本だった運行本数を、LRT化後は毎時4本に増やしたことが、利用者増につながったと言われている。

また、例えば東京都八王子市(人口約58万人)を走る京王電鉄の高尾線では、平日の昼間は各駅停車が毎時3本+特急(新宿方面に直通)が毎時3本走っているが、休日ダイヤでは全て各駅停車(新宿方面に直通する準特急を含む)になって毎時6本走っている。どうしても乗客の少なくなる平日日中は急行運転して速達性を向上させる一方、休日は沿線住民の日中の外出が増えるので、沿線各駅の利便性を向上させて、運行本数を確保しているわけだ。

ちなみに京王高尾線の1日乗降人員の合計が74,508人(2018年度)。路線内利用の重複もあるだろうから、利用者数は1日あたり6~7万人くらいだろうか。対して宇都宮ライトレールの平日1日の利用見込み人数は約16,300人。車両の輸送力の差(京王高尾線では定員150名前後×8両ないし10両、宇都宮ライトレールは1編成160人)を考慮すると、同じ運行頻度に設定しても、そこそこの乗車率を期待できるのではなかろうか。

電車やバスに日常的に乗ってもらうためには、やはり一定以上の運行頻度が必要になる。沿線住民のクルマ依存からの脱却をすすめるためにも、ぜひとも無理のない範囲で高頻度運行を実現してほしい。

## 西側への延伸は？

東側の開業後になるが、西側への延伸も計画に織り込み済みだ。ひとまず、宇都宮駅西口から大通りを通って東武宇都宮駅より先の桜通り十文字(JR宇都宮駅より2kmほど西側の「桜2丁目」交差点)付近までが決まっているが(図3)、以前は西側「大通り」へのLRT敷設には賛否両論あり、推進でまとまった東側から着工された経緯もあって、商業の集積がある西側地区でも危機感を持ったようだ。宇都宮商工会議所からは、西側区間の早期整備や、東武宇都宮線への乗り入れを求める声も挙がるようになってい<sup>10)</sup>。

また、その700mほど先には作新学院(小・中・高校)があり、朝は通学する生徒の自転車が連なると聞く。ここの通学需要が大きいことから、延伸を考えているそう<sup>11)</sup>。

さらにその先、JR宇都宮駅から8kmほどの大谷地区には、大谷石の採掘跡をライトアップした大谷資料館(写真5)や、岩盤に直接彫られた観音像が見事な大谷寺などが立地することから、訪れる観光客が増えているという。

ここに宇都宮市では「大谷観光一日乗車券」を発売し<sup>12)</sup>、路線バスでの訪問を喚起している。関東自動車の路線バス(JR宇都宮駅西口~大谷・立岩間)が乗り放題になり、大谷資料館の入館料と大谷観音(大谷寺)の拝観料がセットになってお得になっている。

今は関東自動車のバス路線が日中毎時1本程度(朝夕は増便)走っているが、朝夕や休日日中は渋滞に巻き込まれて遅れがちになっているという。途中の道路が狭い(片側1車線)といった

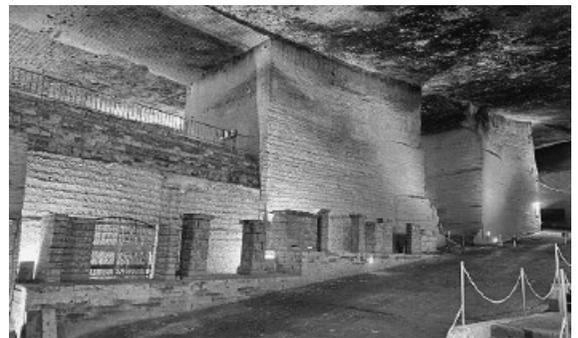


写真5 坑道跡がライトアップされた大谷資料館

課題はあるものの、西側への延伸案の候補地にも挙がっているようだ<sup>7)</sup>(図4)。

どこまで延伸するかはともかく、LRTの西側への延伸は、市の公共交通幹線軸を描く意味でも重要だろうし、自家用車から公共交通への移行を進める上でも有意義であろう。

## 「交通未来都市」の象徴に

筆者は度々宇都宮を訪ねているが、LRT着工後は初となった今回の訪問で、実際に橋脚などが建ち始めた様子に感銘を受けるとともに、LRTが単なる交通手段ではなく「まちおこし」につながっている様子を目の当たりにして感動を覚えた。

JR宇都宮駅と東武宇都宮駅は直線で1.5kmほど離れており、その間に中心市街地が広がっている。既述の通り路線バスが頻繁に走っているが、歩いて30分ほどの距離だ。筆者が宇都宮を訪ねる時は、必ず片道JR・片道東武を利用することで、中心市街地を歩くようにしている。とりわけ象徴的に映るのが東武宇都宮駅前のアーケード商店街「オリオン通り」で、かつては典型的なシャッター商店街となっていて、人出もまばらな時期があったのだが、今回は開いている店が増え、賑わいを見せていた(写真6)。

市職員の方に聞いたところ、商店街の活性化にも取り組んでおり、閉めている店のオーナーに依頼して、飲食店可の条件で貸し出してもらい取り組みを進めているそうだ。たしかに飲食店が増え、それが商店街の賑わいにもつながっているように感じられた。

商店街にはLRTをデザインした黄色いフラッグが掲げられ、「あなたと進む、未来がある。」「みんなで行こう、明日へ行こう。」というキャッチフレーズが印象的だ(写真6)。みんなで行けるLRTが街の象徴になるとともに、街に賑わいをもたらす可能性をよく示していると思う。

東側のLRT沿線にある宇都宮テクノポリス「ゆいの杜」に造成された宅地も、しばらく売れない時期が続いたようだが、2013年にLRT導入方

| 整備区間       | JR宇都宮駅<br>S<br>本田技研北門 | 桜通り十文字<br>付近<br>S                 | 護国神社<br>付近<br>S | 宇都宮環状線<br>付近<br>S | 東北自動車道<br>付近<br>S                                | 大谷観光地<br>付近<br>S                                 |
|------------|-----------------------|-----------------------------------|-----------------|-------------------|--|--|
| 整備距離       | 約15km                 | 約3km                              | 約4km            | 約5km              | 約6.5km   | 約8km   |
| 導入による効果    |                       | ・多方面の幹線バス路線との結節強化<br>・中心市街地の回遊性向上 | ・大量の通学需要への対応    | ・自動車交通との結節強化      | ・広域的な自動車交通との結節強化                                 | ・観光需要への対応<br>・観光拠点へのアクセス性向上                      |
| 概算事業費(税抜き) | 約458億円                | 約150億円                            | 約180億円          | 約210億円            | [複線]<br>約330億円<br>[単線]<br>約280億円<br>(+130~180億円) | [複線]<br>約400億円<br>[単線]<br>約330億円<br>(+180~250億円) |
|            |                       | (基準額)                             | (+30億円)         | (+60億円)           |  |  |

図4 西側延伸案は5候補挙がっている 出典：宇都宮市資料

針が決定されてから急に売れ始め、子育て世代を中心に人口が急増しているため、小学校が足りなくなったそうで、新たに小学校を建設していた。人口減少時代に地方都市で小学校を新設する事例は珍しいとあって、開業前からLRTの効果に注目されている<sup>11)</sup>。

富山市も然りだが、自動車分担率が高い地方都市では都市機能が拡散することから、中心市街地が寂れ、税収が下がると同時に公共工事等の負担が増えることが知られている。宇都宮市でもクルマ依存の様々な弊害に直面しており、中心市街地の空洞化や地価下落(図5)、市民の不健康な生活習慣、高齢者の外出難など、様々な悪影響に直面しているという。つまり交通は都市の健康度に直結する。LRTは都市を健康にするための手段というわけだ。

## 走れば愉快だ宇都宮



写真6 LRTのフラッグが並ぶオリオン通り商店街

## 地価と自動車分担率の関係

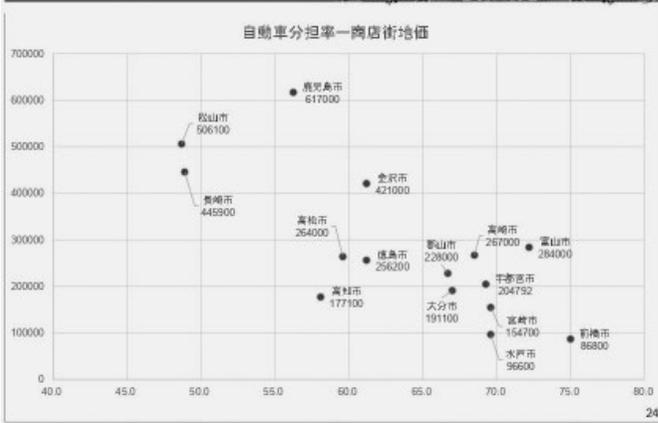


図5 路面電車がある都市の多く(松山市・長崎市・鹿児島市)は自動車分担率(横軸)が低く、商店街の地価(縦軸)も高い傾向が示されている<sup>[1]</sup>

読者の中にも土地勘がない人が多いだろうが、ぜひ機会を見つけて、変化する宇都宮市を訪ね歩いてほしい。

宇都宮市では餃子の消費量が多いそうで、餃子の街として知られている。また、自転車ロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」が活動しており、本格的な国際自転車ロードレース「ジャパンカップ」が開催されていることでも知られる。中心市街地を自動車通行止めにして街中を颯爽と走る自転車レースは壮観だ。自転車ファンもよく訪れるため、「走れば愉快だ宇都宮」をキャッチフレーズにして「自転車のまち」をPRしており<sup>[12]</sup>、宇都宮駅東口にはスポーツ自転車をレンタルできる「宮サイクルステーション」が設置され、街中には休憩スポット「自転車の駅」も整備されている。

とはいえ地域の自転車分担率(代表交通手段)は平成4年調査で18.7%、平成26年調査では12.1%と減少傾向<sup>[4]</sup>。中高生の自転車通学が盛んと聞けるが、免許を取ると自動車に流れてしまうのでは残念だ。自転車の良さがまだ知られていないということだろうし、地元住民の利用をもっと推進する必要がある。

北関東3県はDID(国勢調査における人口集中地区)における人口密度が低く、交通手段分担率に占める自動車の割合が高い<sup>[13]</sup>。つまり都市が拡散していて、クルマ依存の生活習慣になって

いる。裏返せばクルマを使わない／使えない人には住みづらい都市構造になってしまっている。

地球温暖化の抑制や少子化・高齢化への対応は全国共通の課題だが、欧州の環境先進都市と呼ばれる都市では率先して公共交通の整備と自転車の利用促進に取り組み、成果を挙げてきた。今では宇都宮市くらいの大きな地方都市では整備が一巡し、もっと人口規模の小さな自治体でもLRTの整備が進められていると聞く。

とはいえ、遅れている日本ではLRTと言われても実物を見ないと腑に落ちない人も多いだろうし、普段から自家用車に依存している「クルマ脳」の人には邪魔に映るのだろう。

そうした中で、時間をかけて丁寧に合意形成を図り、LRTの新規開業にこぎ着けつつある宇都宮市とリーダーシップを発揮した佐藤市長、応援する市民の皆さんの苦労は並々ならぬものがあったろう。これまで尽力してこられた皆さんに敬意を表するとともに、ぜひ多くの市民の皆さんに乗り換えてもらえるような魅力ある交通軸を形成していただき、街の発展につなげてほしいと願ってやまない。

宇都宮市は「○○○愉快だ宇都宮」を都市セールスのキャッチコピーにしているが<sup>[14]</sup>、街中にLRTが走れば様々な可能性が開け、住む人にも、訪れる人にも、愉快的な街になることだろう。

## 【出典】

1. 交通未来都市うつのみや(宇都宮市副市長による講演資料、2018年3月13日) [http://www.nikkoken.or.jp/pdf/symposium/20180313\\_yoshida.pdf](http://www.nikkoken.or.jp/pdf/symposium/20180313_yoshida.pdf)
2. 第23回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料より <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1006078.html>
3. 宇都宮地域における「地域連携ICカード」を利用したIC乗車券サービスの提供に合意しました(JR東日本、2019年7月31日) [https://www.jreast.co.jp/press/2019/20190731\\_ho01](https://www.jreast.co.jp/press/2019/20190731_ho01)

- pdf
4. LRT運賃収受方法について(第23回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料、2019年8月26日) [https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001/006/078/190826siryoku4.pdf](https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/078/190826siryoku4.pdf)
  5. LRT車両は「新潟トランス」宇都宮市、実績や維持管理体制を評価(下野新聞、2018年2月23日) <https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/11498>
  6. LRT車両デザイン(宇都宮市) <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1016498.html>
  7. LRTと一体のコンパクトシティづくりに挑む 宇都宮市長 佐藤栄一氏に聞く(日経BP、2018年7月27日) <https://project.nikkeibp.co.jp/atclppp/PPP/433746/072300035/>
  8. 関東自動車、駅西へのLRT延伸「異論はない」(雷都レールとちぎ) <https://www.t-lrt.com/2015/07/21/%E9%96%A2%E6%9D%B1%E8%87%A A %E5%8B%95%E8%BB%8A-%E9%A7%85%E8%A5%BF%E3%81%B8%E3%81%AEIrt%E5%BB%B6%E4%BC%B8%E7%95%B0%E8%AB%96%E3%81%AF%E3%81%AA%E3%81%84/>
  9. 大谷観光一日乗車券 発売中(宇都宮市) <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/citypromotion/kanko/oshirase/1007246.html>
  10. 平成27年度 LRTの導入、整備に関する研究 中間報告書(宇都宮商工会議所ほか、2016年3月22日)
  11. 地域再生計画 LRT導入による魅力ある都市づくり事業(内閣府地方創生推進事務局) [https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/dai40nintei\\_furusato/plan/a19.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/dai40nintei_furusato/plan/a19.pdf)
  - テクノポリスセンター地区新設小学校(宇都宮市) <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/gakko/gakko/1016546/index.html>
  12. 自転車のまち(宇都宮市) <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/citypromotion/jituryoku/konnamachi/1007191.html>
  13. 宇都宮都市圏(平成4年)では全目的における自動車の分担率が57.6%、前橋・高崎都市圏(平成5年)では同60.8%、茨城県日立(平成13年)では同67.2%。 <http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt/kotsujittai.html>
  14. 宇都宮愉快ロゴ <https://u-pride100.com/logo/>

#### 【参考】

- ・宇都宮ライトレール <https://www.miyarail.co.jp/>
- ・東西基幹公共交通LRT(宇都宮市) <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/index.html>

(神奈川県川崎市在住)



## 横浜カーフリーデー実行委員会 16年の活動に幕

足立礼子(世話人)

カーフリーデー(モビリティウイーク&カーフリーデー)は、クルマ依存社会が環境や生活にもたらす悪影響への反省から、クルマに頼らないまちづくりを進めようという主旨で、今から20余年前の1997年にフランスの都市で始まった取り組みです。そのうねりは世界に広がり、昨年は世界で3135都市が参加しています。

日本では、2004年に横浜市・松本市・名古屋市の3都市で初めて開催され、徐々に増えて昨年は13都市で開かれました。本会は市民団体が主催する横浜カーフリーデーに初回から参加し、写真パネル「道はだれのもの・東京」の展示を通してクルマ社会の問題を訴えてきました(昨年の様子は会報98号参照)。

しかし、残念なことに、横浜カーフリーデー実行委員会が昨年度で解散することになったとのお知らせがありました。担い手の不足や高齢化が理由に挙げられていますが、それだけではなく、社会全体の無関心や、行政など関係機関の傍観的な姿勢も一因ではなかったかと思えます。ヨーロッパでは行政主体で交通環境改善政策へとつなげている都市も多いのに対し、日本ではカーフリーデーの理念を広めることにす

壁があるように感じています。

カーフリーデーのイベントは道路を一部車両通行止めにして行われるので、地元の警察や関係機関への協力要請をはじめ、企画・準備から後片づけまで大変な労力が必要です。16年間それを担ってくださり、本会にも展示の場を与えて下さった実行委員会の皆様に、心よりお礼申し上げます。

## ●横浜カーフリーデー実行委員会よりの、解散のお知らせ

拝啓

時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、皆様に長い間支えていただきましたが、当会は昨年12月をもちまして、解散する運びとなりました。

横浜カーフリーデーは、日本国内ではじめてカーフリーデーが行われた2004年当初から市民団体主催(2012年にNPO法人を開設)として参加し、16年間啓発活動を行ってきました。

交通問題や温暖化を中心とする地球環境問題に関する知識・理解を深めることが重要と考え、普及啓発に努めました。特に、こどもたちへの普及のため、教育委員会を通じ、近隣の6区の小学校へ四万枚のチラシを毎年継続して配布し、たくさんの親子連れの方々が、カーフリーデーに訪れてくれました。

毎年、横浜の関内地区において、日本大通りを交通止めとし、隣接する横浜公園とあわせて、様々な市民団体、企業、自治体等の出展や参画により、地球環境問題や交通だけにとどまらず、持続可能な社会のあり方について、幅広く啓発を行ってきました。

2008年に、「カーフリーデー・アジア会議 in 横

浜」(セブン-イレブン記念財団助成)を(一社)カーフリーデー・ジャパンと共催。2011年に、カーフリーデー・ジャパン主催の「環境や人にやさしい交通まちづくりを目指す市民団体のためのカーフリーデーワークショップ」(地球環境基金助成)に参加し、アジアでのカーフリーデーの普及に努めました。

2019年には、行政(国・県・市)と市民が一緒に考えるシンポジウム「持続可能な交通まちづくり～SDGsの実現にむけて」を開催し、カーフリーデー当日は、SDGsの実現に向けた全国協働企画「あおぞらえほんとしょかん in カーフリーデー」にも参加しました。

カーフリーデーは1日のイベントですが、実現にむけては通年の活動であり、持続可能な社会の実現にむけ、市民・行政との協働に努めてきました。しかし、後年、人手不足や高齢化により、会としての運営・存続が厳しくなり、やむなく解散を決断いたしました。

長年にわたるお力添えを頂きながらご迷惑をおかけする結果となり、まことに申し訳なく心よりお詫び申し上げます。長年のご愛顧に心から感謝を申し上げますと共に、皆様のご健勝とご発展をお祈り申し上げます。

敬具

令和二年一月

NPO横浜カーフリーデー実行委員会  
役員一同

会報98号で“会”の世話人の一人・林さんの「歩く思想」を読みました。その通りと感じました。私達の生活にクルマは必要で、その存在を否定できないことはわかっています。

しかし林さんは書いておられます。クルマの乱用をやめ、歩くことのできる人はその機会を増やそうと。歩いていると公園の花々の美しさに目を奪われ、小鳥のさえずりにも心を慰められますよと、古代の哲学者アリストテレスは弟子たちと並木道を散歩しながら講義をした、脳を刺激し、思索を深めることができるであろうと、林さん。

さて、クルマを持たず、自転車にも乗れない私の日々の外出は徒歩と公共交通利用です。ところが異変が起きました。昨秋、涼しさを感じ始めた頃、立ち上がろうとして、足全体に「ビビッ」と痛みを感じ歩行困難に陥りました。特に階段の上り下りが苦痛。整形外科でレントゲ

ンをとり、湿布も貼りましたが思わしくありません。小貝川の周りの大好きな散策ももうできなくなるのではと、落ち込みました。その時、A紙日曜版健康欄で、「ひざの痛みがとれる本」〔講談社、黒澤 尚（順天堂大学医学部整形外科主任教授）著〕に出会いました。この本の指導により、「毎日続ける簡単ひざ体操」を40数日間続けました。1939年生まれ私ですので、パーフェクトとは言いませんが、歩けるようになりました。感激。“歩ける”ことは人生の幸せのひとつです。本によると、「一生この体操を続けなさい」とのこと。わかりました。一生続けます。又、「歩くことはリハビリのひとつ」とも。超高齢社会到来などと言われています。人生最後の日まで自分の足で歩けたらいいですね。皆さん、がんばりましょう！

（茨城県龍ヶ崎市在住）

## 信号機のない横断歩道での 歩行者横断時における車の一時停止率は、 交通事故死者数に相関があるか？

富田悦哉

JAF（一般社団法人日本自動車連盟）が行なった「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」〔注〕は各種メディアにも取り上げられ、都道府県警察も実態の改善に乗り出すなど、相応の関心をもって受け止められているところです。

信号機のない横断歩道で横断しようとする歩行者がいる時に、車に一時停止義務があることは、道路交通法第38条に規定されています。しかしJAF調査結果は、法定義務を熟知して運転免許を受けているはずのドライバーの8割以上もが、この一時停止義務を実行していないという衝撃的な内容でした。

JAFが公開した調査結果は2018年と2019年のもので、2018年で車の一時停止率は全国平均で8.8%であったものが、2019年では全国平均で17.1%にまで「改善」し、一部の県では十数倍の「大改善」を見せたものの、数値は依然として大部分のドライバーが法定義務を果たしていないという実態を示しています。

私たちは、車が横断歩道で一時停止を実行し歩行者保護を全うすれば交通安全と道路環境の静穏化が実現されるだろうと、常識的に想定することができます。しかしインターネット上のSNSにも散見されるように、「一時停止すれば後続車に追突される」「自分が一時停止しても他車

が止まらない」「速度が大きい車通行が優先されるべきだ」「極力止まらない効率的な通行こそ結果的に安全なのだ」…というような一時停止を軽視する考えが根強く存在しています。このような主張をする人にとっては、一時停止は「形式的な順法行為」という意識しかないのでしょう。

そこで私は、「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率」（以下「一時停止率」）の改善が交通事故防止に寄与したことが統計数値に表れるものだろうかという関心をもって、数値を表にならべて観察することを試みました〔下表〕。一時停止率に対比させたのは警察庁「交通事故死者数(実数および人口10万人あたり数)」（以下「死亡者数」）ですが、これが差し当たり入手できる都道府県別統計値であったためです。



結果は、一見して混沌としており、必ずしも

期待に沿ったものとは言えませんでした。表の観察から見えてくるところをまとめておきます。

- ① 一時停止率の順位変動ははげしい。(比較的一時停止率が高い長野・静岡は別格のようだが)現状の一時停止率がひどく低いので、どの県だろうと改善の伸びしろは大きい。たとえば2018年でワーストだった栃木・広島が改善がいちじるしい。栃木県は県警などが独自ポスター・動画などを作成し指導に努めたという。そのほかポイント増が大きいのは、兵庫の32.1ポイント増をトップに、新潟・北海道・山梨・沖縄。やればできるのである。一方で改善が小さい(やる気がない?)県の状況が憂慮される。
- ② 一時停止率が高いからといって、必ずしも死者数が少ないわけではない。しかし死者数(人口10万人あたり)が多い県は一時停止率が低い傾向にある。交通安全環境が苛酷な地域は、一時停止率も「また斯くの如し」の状態

| 2018年(平成30年) |            |
|--------------|------------|
| 交通事故死者数(人)   | 10万人あたり(人) |
| 1 鳥取         | 20         |
| 2 島根         | 20         |
| 3 石川         | 28         |
| 4 高知         | 29         |
| 5 佐賀         | 30         |
| 6 徳島         | 31         |
| 7 宮崎         | 34         |
| 8 和歌山        | 36         |
| 8 長崎         | 36         |
| 10 山梨        | 37         |
| 11 沖縄        | 38         |
| 12 滋賀        | 39         |
| 12 大分        | 39         |
| 14 福井        | 41         |
| 15 秋田        | 42         |
| 16 香川        | 44         |
| 17 青森        | 45         |
| 17 奈良        | 45         |
| 19 山形        | 51         |
| 20 京都        | 52         |
| 20 山口        | 52         |
| 22 富山        | 54         |
| 23 宮城        | 56         |
| 24 岩手        | 59         |
| 24 愛媛        | 59         |
| 26 熊本        | 60         |
| 27 群馬        | 64         |
| 27 鹿児島       | 64         |
| 29 長野        | 66         |
| 30 岡山        | 68         |
| 31 福島        | 75         |
| 32 三重        | 87         |
| 33 栃木        | 89         |
| 34 岐阜        | 91         |
| 35 広島        | 92         |
| 36 新潟        | 102        |
| 37 静岡        | 104        |
| 38 茨城        | 122        |
| 39 福岡        | 136        |
| 40 北海道       | 141        |
| 41 東京        | 143        |
| 42 大阪        | 147        |
| 43 兵庫        | 152        |
| 44 神奈川       | 162        |
| 45 埼玉        | 175        |
| 46 千葉        | 186        |
| 47 愛知        | 189        |
| 全国           | 3532       |

(警察庁統計による)

| 2018年        |      | 2019年        |      |
|--------------|------|--------------|------|
| 横断歩道一時停止率(%) |      | 横断歩道一時停止率(%) |      |
| 1 長野         | 58.6 | 1 長野         | 68.6 |
| 2 静岡         | 39.1 | 2 静岡         | 52.8 |
| 3 石川         | 26.9 | 3 兵庫         | 43.2 |
| 4 島根         | 26.6 | 4 島根         | 41.2 |
| 5 鳥取         | 25.6 | 5 新潟         | 36.2 |
| 6 愛知         | 22.6 | 6 福岡         | 33.6 |
| 7 福岡         | 18.4 | 7 千葉         | 31.0 |
| 8 神奈川        | 14.4 | 8 石川         | 29.8 |
| 9 新潟         | 13.8 | 9 沖縄         | 29.8 |
| 10 千葉        | 11.9 | 10 愛知        | 28.8 |
| 11 奈良        | 11.8 | 11 山梨        | 26.0 |
| 12 兵庫        | 11.1 | 12 鳥取        | 24.8 |
| 13 岡山        | 10.8 | 13 北海道       | 24.6 |
| 14 長崎        | 10.0 | 14 宮崎        | 23.4 |
| 15 愛媛        | 8.6  | 15 神奈川       | 22.7 |
| 16 沖縄        | 9.9  | 16 佐賀        | 20.9 |
| 17 茨城        | 9.5  | 17 山形        | 20.4 |
| 18 熊本        | 9.2  | 18 長崎        | 19.1 |
| 19 滋賀        | 8.3  | 19 広島        | 17.5 |
| 20 佐賀        | 8.0  | 20 秋田        | 17.4 |
| 21 宮崎        | 7.9  | 21 茨城        | 17.2 |
| 22 埼玉        | 7.8  | 22 全国        | 17.1 |
| 23 秋田        | 7.6  | 22 大阪        | 16.5 |
| 24 山形        | 7.6  | 23 奈良        | 16.1 |
| 25 鹿児島       | 7.0  | 24 岐阜        | 16.0 |
| 26 山口        | 6.7  | 25 大分        | 15.0 |
| 27 大分        | 6.7  | 26 愛媛        | 14.2 |
| 28 香川        | 6.1  | 27 岩手        | 13.7 |
| 29 群馬        | 5.8  | 28 岡山        | 13.4 |
| 30 山梨        | 5.6  | 29 栃木        | 13.2 |
| 31 岩手        | 4.9  | 30 鹿児島       | 13.1 |
| 32 福島        | 4.8  | 31 埼玉        | 11.6 |
| 33 福井        | 4.5  | 32 滋賀        | 11.3 |
| 34 徳島        | 4.4  | 33 熊本        | 11.0 |
| 35 北海道       | 4.2  | 34 福井        | 10.4 |
| 36 高知        | 4.2  | 35 香川        | 9.4  |
| 37 大阪        | 4.0  | 36 山口        | 9.2  |
| 38 京都        | 3.8  | 37 徳島        | 9.0  |
| 39 福島        | 3.5  | 38 和歌山       | 8.9  |
| 40 宮城        | 3.4  | 39 福島        | 8.7  |
| 41 岐阜        | 2.2  | 40 群馬        | 8.2  |
| 42 青森        | 2.1  | 41 高知        | 7.8  |
| 43 東京        | 2.1  | 42 宮城        | 7.4  |
| 44 三重        | 1.4  | 43 東京        | 5.8  |
| 45 和歌山       | 1.4  | 44 富山        | 5.3  |
| 46 広島        | 1.0  | 45 京都        | 5.0  |
| 47 栃木        | 0.9  | 46 青森        | 4.4  |
|              |      | 47 三重        | 3.4  |

(JAF「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」をもとに作成)

| 2019年(平成31年/令和元年) |            |
|-------------------|------------|
| 交通事故死者数(人)        | 10万人あたり(人) |
| 1 山梨              | 25         |
| 1 鳥根              | 25         |
| 3 石川              | 31         |
| 3 福井              | 31         |
| 5 鳥取              | 31         |
| 6 山形              | 32         |
| 7 和歌山             | 33         |
| 7 高知              | 33         |
| 8 長崎              | 33         |
| 10 富山             | 34         |
| 10 奈良             | 34         |
| 10 佐賀             | 34         |
| 13 沖縄             | 36         |
| 14 青森             | 37         |
| 15 宮崎             | 39         |
| 16 秋田             | 40         |
| 17 徳島             | 41         |
| 17 大分             | 41         |
| 19 愛媛             | 42         |
| 20 岩手             | 45         |
| 20 山口             | 45         |
| 22 香川             | 47         |
| 23 京都             | 55         |
| 24 滋賀             | 57         |
| 25 福島             | 61         |
| 25 群馬             | 61         |
| 25 鹿児島            | 61         |
| 28 宮城             | 65         |
| 28 長野             | 65         |
| 30 熊本             | 69         |
| 31 三重             | 75         |
| 31 岡山             | 75         |
| 31 広島             | 75         |
| 34 栃木             | 82         |
| 35 岐阜             | 84         |
| 36 新潟             | 93         |
| 37 福岡             | 98         |
| 38 静岡             | 101        |
| 39 茨城             | 107        |
| 40 埼玉             | 129        |
| 41 大阪             | 130        |
| 42 神奈川            | 132        |
| 43 兵庫             | 133        |
| 44 兵庫             | 138        |
| 45 北海道            | 152        |
| 46 愛知             | 156        |
| 47 千葉             | 172        |
| 全国                | 3215       |

(警察庁統計による)

なのだろう。

- ③ 大都市を抱えた都府県について、交通事故死者数を「人口10万人あたり」で評価することは正当なのだろうか？ たえば東京は一時停止率は低い方で、1年間の改善もあまり大きくない。しかし人口10万人あたりの交通事故死者数では引き続き最少である。一時停止率に対比するデータとしてどのような統計値を用いるべきか迷うところだ。
- ④ 一時停止率も、死亡数(実数、人口10万人あたり)も、各都道府県の交通安全環境をそれなりに反映しているようでいて、どれか一つでは十分に反映していないように思われる。これがさまざまな統計指標が用いられる理由なのだろう。JAFの調査実施によって「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止」という新しい交通安全指標が加わったと考えるべきか。
- ⑤ 横断歩道に関わる一時停止率に対比する統計としては、「歩行中の事故」に関する統計こそふさわしいと思われるが、「歩行中」などの詳細項目の都道府県別統計が一般に供用されるのは2年ほど後になる。一時停止率の観察も長い期間を経なければならない。

以上雑駁な素人仕事ですが、色々と考えさせる材料も多く含んでいるように思え、あえて皆様にご覧いただくことにしました。どの都道府県でどのような数値が示されているか、表をたどってご覧ください。

「横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止」は道路交通法にも定められた義務なので、統計値による裏付け云々を待つまでもなく、交通信号を守るのと同等に実行されて当然なので

す。ところがこのように一時停止率が低いまま放置されてきたことと、各都道府県によってかくもバラツキがあるという事実は、日本クルマ社会の病相の一つではないでしょうか。それでも、1年間で一時停止率にいくらか改善が見られたことは、「やればできる」ことを示しています。

横断歩道での車の一時停止は、直接的には歩行者の保護ですが、それを実行するためには「止まれる速度」で走行し、横断歩道などの道路状況を注視しなければできません。ドライバーにとっては、アクセルまかせに「止まらない速度で走行する」のではなく、「止まれる運転をする」という意識の切り替えが必要です。今後も一時停止率が向上するならば、それは道路交通の静穏化を伴うものであることが期待できます。

JAFの調査は、遅まきながらも問題を社会に知らしめ、警察も対策に動かざるを得ない状況をつくりました。この流れを確かなものにしなければなりません。JAFには今後も毎年同調査を実施されることを願います。

**[注]** JAF「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」：2016年から毎年実施。都道府県別結果が公表されているのは2018、2019年のみ。各都道府県2箇所ずつ(全国合計94箇所)の信号機が設置されていない横断歩道で、JAF職員が横断歩行者となって1箇所につき50回の横断を試みた。全国総計9,730台の自動車を対象となった。

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/library/survey-report/2019-crosswalk>

(東京都世田谷区在住)

スウェーデンの環境活動家グレタ・トゥンベリさん(17)が世界的な注目を集めている。

グレタさんは毎週金曜日に学校をストライキすることで知られるようになった。学校をさぼると言っても、グレタ訳ではない。スウェーデン議会の前に行って座り込みをしたのである。

訴えたことは、気候変動に対して世界の指導者や大人たちが本気で実効性のある対策をとることである。2030年までに温室効果ガス排出量を1990年比で40%削減するというEUの目標をグレタさんは80%に高めるよう求めている。

彼女の孤高の行動は世界の若者の共感を呼び、グレタさんは二十一世紀のジャンヌ・ダルクであるかのようである。

グレタさんは世界の政財界の指導者たちに呼び掛けるが、対策を遅らせているのは政治家ばかりではない。

フランスのマクロン大統領は温暖化対策に不熱心とは言えない。そのマクロンが燃料税を引き上げようとした時、フランス国民は「黄色いベスト運動」と呼ばれる反政府デモでもって応えたのであった。

イランでは政府がガソリン価格を引き上げたところ、各地で抗議デモが起こり、多数の死傷者を出す騒ぎになった。この値上げの原因は環境対策ではなくアメリカによる経済制裁にあるのだが、一般庶民がガソリンをもっと安く使わせると叫んでいる図に変わりはない。

アメリカをパリ協定から脱退させたあっ晴れな大統領であるトランプを支えているのは、大量にガソリンを食う大型車で未だに走り回る大

衆、プライベートジェットで世界中を飛び回る富裕層である。

日本では石炭火力発電所が建設され続けているが、それを阻止しようと声を上げる国民はほとんどなく、ひたすら安い電気を求め、浪費を続けている。

世界76億の人間達の欲望と生活の必要が二酸化炭素を排出させている。これを抑えつけるのは容易な技ではない。

グレタさんは大人を槍玉に挙げるが、若者も現代の同じ文明の中で生きている。

この一月、スイスのローザンヌで冬季ユースオリンピックが開催されたが、大量の二酸化炭素を排出する航空機で世界中から子供達を集めて世界大会などを開く必要があるのだろうか。世界の二酸化炭素の排出量をグレタさんの言うように五分の一にするには、こうしたことから考え直していかななくては到底、実現不可能であろう。

デモをする世界の学生達もいずれは、大量生産大量消費を前提とする産業社会の中で職を見つけていかななくてはならない。化石燃料を大量に消費することで成り立っている経済構造を転換するには、よほど革命的な経済学的発想を必要とするであろう。

私自身もグレタさんから呼び掛けられていることを感じるが、グレタさんから勇気をもった人達が本当の敵と闘い、真の課題に取り組んでいってくれるであろうか。

(東京都江東区在住)

『幸せのマニフェスト  
—消費社会から関係の豊かな社会へ』

ステファノー・  
バルトリーニ著  
中野佳裕訳・解説  
コモンズ  
2018年7月刊  
B 5判358ページ  
3000円+税  
ISBN 9784861871528



題名からうかがえるように、豊かなようで実は生き辛さを抱え込んだ社会を幸せな社会に変えるために「脱物質主義的な社会構想」を提案しようとする本である。序章では、物質的な豊かさが幸福をもたらさないという「幸福の逆説」をとりあげ、人々が幸せを感じられない根本的な原因は、関係性の衰退、すなわち社会関係や親密な人間関係の悪化であるという。「関係性の貧困」によるストレスや不満足感を消費で埋め合わせをしようと、さらに忙しく働いて豊かになろうとするが、そのことでかえって関係性が希薄になり、幸福から遠ざかってしまう。著者は逆に、「生き辛さの解決には、より少なく消費し、より少なく働き、自身の人間関係を再生するといった別の方法のほうがうまく機能するだろう。」(40ページ)と述べる。

問題を解決する方法を探るために、著者は、とりわけ子どもの生活に注目する。子ども時代にどのような経験をするかが、人生に大きな影響を与えるからである。そこで著者がまず注目するのが、一見意外な展開なのだが、本誌の読者にとっては興味深いことに、「クルマ社会」の問題である。著者は断言する。「公共空間の質の悪化に決定的な役割を果たしたのは自動車だ。(…)自動車は都市のコモン・スペースの中で社会関係を破壊した。」(47ページ)。隣近所の界隈を自

由に移動することが困難になった結果、子どもたちは自由に関係を築くことが困難になり、あまり外出せず、より多くの時間を家で過ごすようになった。歴史上はじめて、子どもたちは地域コミュニティで社会関係を育むよりも家の中でメディアを視聴して過ごす時間の方が多くなっているという(149ページ)。さらに、大量の自動車は、交通事故、騒音、大気汚染、車道・駐車場の場所の拡大など、都市環境の破壊を進めている。

もちろん著者は交通以外のさまざまな問題(働き方や学校教育、医療、広告など)をもとりあげており、交通はその一つにすぎない。しかし問題の一端、しかもかなり根本的な要因が交通にある以上、交通も変わらなければならないということは、本書をとおして繰り返し現れる主題である。社会の病の治療、すなわち関係性の回復のために、著者は空間と移動の再編成、具体的には自動車による移動を大幅に制限して自動車交通量を削減し、歩ける空間と一人で移動できる可能性を保証しなければならないという。それは、ぜいたくなことではなく、学校や病院と同じ基本的なニーズであるという(54ページ)。

これまで行われてきたような、より多くの自動車道を建設することで交通問題を解決する方向性は、「まるで、ベルトを緩めることで太ったお腹に対処しようとするようなものだ。」(55ページ)という。それは交通量の増大しかもたらさない最悪の対処法である(188ページ)。著者によれば、都市をこれ以上、仕事と消費だけのためにデザインするのではなく、他者と出会うためにデザインしなおすことが肝心である(177ページ)。自動車が人を孤立させるのに対して、歩いたり自転車に乗って偶然の出会いを経験することが関係性をつくり出す。著者が紹介する、自動車依存を減らして歩行者優先のコミュニティを重視し、低コストの公共交通を整備する「ニュー・アーバニズム」は魅力的である。

このような、関係を豊かにするための都市空間再編政策のためのお金がないという反論に対

して、著者は、今の社会が浪費している無駄を指摘する。

「自動車交通も高いコストを発生させている。大気汚染に関連した病気を治療するために保健医療制度にかかっている費用や、都市の生活しづらい環境に関連して起こる不健康を治すためにかかる費用(…)あるいは、駐車料金や駐車違反にかかる費用を考えてみよう。」(267ページ)。

つまり、費用がかかることが問題なのではなく、何に費用をかけるかが問題なのである。都市空間再編のよい例として挙げられているのが、コロンビアの首都ボゴタである。そこでは、21世紀初頭に、高速道路建設計画を破棄し、それによってねん出された資金で公園や歩道、自転車道を整備したとのことだ。また自動車の使用を制限する代わりにバス交通網を拡充した。その結果、自動車事故が減り、渋滞も緩和され、歩行者数の増加は犯罪対策にもなり、自殺率まで減少したという(301-302ページ)。

本書は主に欧米を念頭においたものだが、訳者解説にあるように、本書の指摘や提言は日本

にもほぼそっくりそのままあてはまる。私の住む町でも、数十年前の時代遅れの計画に従って今なお、渋滞緩和をうたう自動車道路の拡張工事が行われている。このような身近なクルマ社会の問題を、より大きな社会構想の中に位置付けて具体的な解決の方向性を総合的に示したのが本書の意義といえよう。本会が取り組んでいるクルマ社会の問題を、より広い視野から考えるために、ぜひ一読を勧めたい。

(木村護郎クリストフ)

## 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。

## 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、あるいは全国規模での改善活動、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、再選を妨

げない。役員は、本会則に記されない事柄に関して、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務める。役員の出選は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条(会費)会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。(その後の会報等掲載に誤記があり、2020年1月22日訂正しました。)

### 足立礼子

交通事件(交通事故)\*は減っているといいますが、今もなお毎日1300件もの交通事件が各地でおき、年間4500人近い人々が自動車という危険物によって命を落とし、60万人近い人々が体に傷を負っています(2017年の数値。死者数は事故後30日以内の数値)。「減った」のは、死者数が年間1万人を超え、最多で1万6千人台にのぼった交通戦争時代(1960~70年代と90年代。ついこの間のことです)に比べての話で、現在の数字の示す現実はまだに異常事態というほかはありません。

電車や飛行機で毎日これだけの死傷者が出続けたら、原因究明や防止対策が厳しく問われるはずですが、自動車の場合はすべて当事者の問題で片づけられています。よほど大きな事件以外は原因の調査状況も責任の所在も世間に知らされず、事件現場が交通の妨げにならぬようさっさと片づけられるのと同様に、人々の記憶からも消されていきます。私たちは、交通事件に対して無関心にさせられているのかもしれない。

また、これだけの死傷事件が半世紀以上続いていれば、重い刑罰を受ける加害者(運転者)も山ほどいるはずですが、ほとんどは不起訴や執行猶予つきの軽い刑ですまされています。ワールドデイ北海道フォーラムで諸澤英道氏が指摘されている(4ページ)ように、クルマ社会の進行につれ、“危険も許す、加害者の罪も許す”こ

とを法の社会も容認してきました。不起訴が増えたのも、1980年代に検察庁が「国民皆免許時代」「くるま社会」の時代だから軽微な交通事件は大目に見よう、という方針を立てたことなどによるものです。

その後2000年代に入ると、交通事件の被害者やご遺族の必死の訴えで危険運転致死傷罪ができるなど、刑罰強化の方向に進むようになってきましたが、なぜか今も加害者に甘い判決が多いように感じられます。

では、今の実態はどうか、刑法は交通事件をどうとらえ、被害者の人権や尊厳をどのように考えているか、現行法は交通事件の抑止になっているのだろうか——。今年の総会後の講演会では、そうしたお話を、多くの交通事件に関わっておられる弁護士の青野渉さんに何うことにいたしました(38ページ参照)。交通事件の法のあり方も、クルマ社会における人権と安全に関わる重要な問題です。会員・非会員を問わず多くの方にご参加いただき、問題を一緒に考えていただきたいと思います。

\*交通事故という言葉には予期せず生じた災いという意味合いがあり、責任の所在も結果の重大性も隠されてしまいがちですが、大半は運転者の法違反や不注意が起こした殺傷事件(事犯)です。それを明確にさせる意味で「交通事件」という言葉を用いています。ご遺族に教わった観点です。

### 青木 勝

29ページの富田さんの投稿にもあるようにJAFが行った「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」は各種メディアに取り上げられました。

2018年で車の一時停止率が全国8.8%、2019年で17.1%に「改善」されたと大きく報道されまし

た。これは各都道府県2箇所ずつでJAF職員が1箇所につき50回の横断を試みた結果とのことです。

当会は全国各地に会員がいる団体です。皆さんの協力のもとで、「クルマ問題を問い直す」活動が全国的に展開できたらいいと思っています。

本年4月18日(土)に予定される総会、これを前にした機会に新会員募集の告知を会のSNSで発信します。

幅広い世代への拡大は急務だと思います。将来の会の継続・発展を担う方を探し出すくらいでなければいけないと思っています。これは他の市民団体に共通することのようです。当会も参加していた横浜カーフリーダーの運営主体も高齢化などを理由に解散となりました。

今の時代、働く世代はホワイトな職場であっても課外活動に充てる時間を作れなくなっていることは確実です。SNSではそんな苦悩の叫びが散見されます。ふた昔前の感覚では理解でき

ないでしょう。対策は各人がそれぞれの持ち場でブラック化の流れに抵抗することしかないでしょう。それは大きなエネルギーの要ることです。ストレスもたまります。そんなスタンスを保持できるだけでもまだ恵まれているかもしれません。

本題に戻すと、個人で動いても相手にされない官庁などとの面談・交渉・提言も会の名で出来る、たとえ会員歴が浅くてもその席に加わることも可能です。尤も事前に勉強・準備が求められるのは当然ですが。会報を手にとられた会外の方、ぜひ入会をお待ちしています。

### 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。2020年1月28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~98号)を無料でお分けします。ただし送料のみご負担ください。
- 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。

## 2020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「2019年度会費払込済」「2020年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2019年度、2020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2020年1月21日までの会費・寄付払込者は129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、2020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、(別紙名簿)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>

会からの主張、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](mailto: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)。

## 2020年度 クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ

クルマ社会を問い直す会は第26回2020年度総会および講演会を開催いたします(会報98号では総会后、意見交流会を行なうと記しましたが、講演会に変更いたします)。

総会では、2019年度の活動報告・決算、2020年度の活動計画・予算、世話人等選任を議事とします。会員の皆さまにはふるってご参加いただき、議論を盛り上げてください。

なお、総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願い申し上げます。  
(事務局担当世話人：安彦守人)

### 《総会》

2020年4月18日(土)

12:30~14:30 総会  
14:45~16:45 講演会  
17:30~19:30 懇親会

### 会場(総会・講演会)

：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7-50-9 センターまちや3階  
Tel：03-3819-7761)

<https://www.sunny-move.jp/move/>

東京メトロ千代田線・町屋駅 0番出口より 徒歩1分  
・京成線・町屋駅より 徒歩1分  
・都電・町屋駅より 徒歩1分

### 《講演会》

2020年4月18日(土) 14:45~16:45

「交通犯罪の裁判の現状と問題点」  
～明らかな違法運転で人を殺傷しても、  
刑罰は驚くほど軽いのはなぜ?～

1. 交通犯罪に関する統計と法改正
2. 現在の交通犯罪の処罰状況
3. 具体的事例における刑罰の適用
4. 現行法の問題点

講師：青野 渉氏(弁護士)

【講師紹介】北海道札幌市在住。2001年に交通事故裁判に関わって以来、多くの交通裁判で被害者支援にとり組まれています。16年におきた旭川市飲酒暴走致死事件では過失運転致死罪から危険運転致死罪への訴因変更を求め、19年に最高裁で勝訴しています(会報98号p.7にコメント掲載)。

参加費：無料(懇親会は実費)

★講演会と懇親会は会員以外の方の参加も歓迎いたします。参加予定の方は会場準備の都合上、下記へお知らせいただくと助かります。

安彦守人

E-mail：cbb27337@nifty.com



★新型コロナウイルスの影響で、万が一予定変更となる場合もあります。  
同封のチラシ、会のホームページなどで必ずご確認ください。お問い合わせは事務局へ。

## 案内板

### ▪ 東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～ 《6/27(土)》

**時間** 13:00～16:00(予定)  
**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。  
※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



ゲッケイジュ  
(会員K・Tさんの絵)

### ▪ 名古屋ミーティング 開催のお知らせ 《7/5(日)》

2013年8月31日(土)以来約7年ぶりに名古屋地区での地域ミーティングを開催いたします。特にテーマを設定しない「意見交換会」で、お茶会的なだけで交流会とお考えください。会員外の方を含めて誰でも参加できますので、お誘い合わせのうえご参加ください。中部・近畿地方にお住まいの方々は特にお待ちしております。

**日時** 7月5日(日) 13:30～16:30  
**場所** 名古屋都市センター 第6会議室  
(名古屋市中区金山町1丁目1-1 金山南ビル14階)  
※JR・名鉄・地下鉄「金山」駅(金山総合駅)南口を出て右手すぐ  
**幹事** 青山泰人(地域活動連絡係、名古屋市在住)  
E-mail: y-a@se.starcat.ne.jp

※15名程度のこじんまりとした部屋で、室内でのみ飲食可能(アルコール以外)

※「皆さんにお見せしたい資料がある」という方は、当日お持ちいただいて結構です。(写真、新聞・雑誌・インターネットの記事、映画やイベントのパンフレットなど)。

同じ14階にコピー機もありますが、当日お持ちいただければ青山がコピーします。

ノートパソコンやタブレット端末を持ち込み、画面を直接皆さんに見せるだけの形でも大丈夫です。延長コードもありますが、できるだけご持参ください。

なお、プロジェクター(USB非対応)・スクリーン・DVDプレイヤーの借出し(有料)も可能ですが、台数や仕様などの制約があるため、必ず事前に青山までメールでご相談ください。

# ●会発足 25周年 会報 100号 を記念しての 原稿を募集 します。

クルマ社会を問い直す会は、1995年5月に発足し、今年で25周年を迎えます。また、会報は会の発足以来、年4回発行され続けており、2020年6月末発行の次号で100号達成となります。これも皆様の熱意とお力添えの賜物です。

ついでに、会発足25周年と会報100号を記念して、皆様から原稿を募集いたします。下記要項をご参照のうえ、ふるってお寄せください。

※なお、100号は総会・講演会報告と重なるため、記念原稿特集は101号(2020年9月末発行予定)に掲載する予定です。



## 【募集要項】

テーマ：「これまでの会の活動について」

「会発足25周年、会報100号記念に寄せて」等。

文字数：約3000字以内(写真などを含む)

締め切り：2020年7月15日

\*会報100号及び101号への一般投稿とは別にご投稿いただけます。

送付先：足立礼子(下記原稿募集のご案内参照)

■2020年度クルマ社会を問い直す会「総会と講演会のお知らせ」→38ページ

■「案内板」→39ページ に掲載しています。ご覧ください。

## ・「クルマ社会を問い直す」原稿(100号通常原稿)募集のご案内・

●次号発行予定：2020年6月下旬

●原稿締め切り：2020年4月30日(締め切り厳守でお願いします)

●送付先：足立礼子(本会報に同封の名簿参照)

E-mail：reiada@if-n.ne.jp

\*\*\*\*\*

### ●募集内容

※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

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

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

### ★原稿についてのごお願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合がありますので、連絡が取りやすい手段を明記してください。

・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書

いて郵送でお送りください。

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

・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。専門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。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文