

クルマ社会を問い直す

<http://toinaosu.org/>

e-mail: group@kuruma-toinaosu.org



101号 別刷り①

【会創立 25 周年・会報 100 号記念】

寄稿特集



2020. 9.

クルマ社会を問い直す会

【会創立25周年・会報100号記念】

寄稿特集

クルマ社会を問い直す会創立25周年と会報100号を記念して、33名の方から原稿をお寄せいただきました。ありがとうございます。

活動の振り返り、クルマ社会の今の課題、これからの社会展望など、多彩なご意見満載です。中には旧会員の方、会を外から支えて下さった方、会で講演していただいたのをきっかけにご入会いただいた方もおられます。そうした会との関わりは、それぞれの原稿の最後に記載しました。掲載はお名前のアイウエオ順とさせていただきます。

(現世話人が最初の方に多く出てきますが、悪しからずご容赦ください。)

世話人

● 目 次 ●

クルマ社会を問い直す会設立25周年にあたり	青木 勝	2
「会創立25周年」に寄せた個人的備忘録	青山泰人	3
「命を守る哲学」をこの国に	足立礼子	5
公共交通（鉄道とバス）の魅力の低下がクルマを選択させる	安彦守人	7
会創立25周年、会報100号記念に寄せて	五十嵐美那子	9
「クルマ社会を問い直す会」25周年記念によせて	今井博之	10
「こちら側」のその先へ	梅沢 博	11
クルマを手放しての生活	江見清次郎	13
クルマ社会をどう「問い直す」か？	小栗幸夫	14
新型コロナで拡大する交通格差	上岡直見	16
現下の自動車運転労働をめぐる問題	川村雅則	18
“クルマなし子育てWG”OB報告	神田 厚	21
“会”に関して20年。私のささやかな行動と、思いだすことさまざま	木村孝子	22
会創立25周年、会報100号記念に寄せて	木村利雄	24
会発足25周年に寄せて ― 息の長い運動を！	後藤 昇	26
「新しい生活様式」はクルマ社会にこそ	小林和彦	26
せめて子どもたちを守る思想を	小林成基	29
道路交通行政への疑問 ― 道路交通法を中心として	神原茂典	31
クルマ社会を問い直す会での自分の活動	清水真哉	33
クルマ社会と街並み景観に思う	白旗直史	35
問い直す会における私の活動を振り返って～整理出来ていない課題～	杉田正明	38
会に参加してからの20年	高橋大一郎	40
問い直す会と私（会創立25周年に）	冨田悦哉	41
問い直す会25周年に寄せて	中里俊之	44
歩車分離信号普及活動28年を振り返って	長谷智喜	46
クルマ社会を問い直す会の活動を振り返って	林 裕之	49
これまでの活動と、今後の世論づくりの方法の一例	平間健嗣	50
会創立25周年、会報100号記念に寄せて	藤本真一	53
コロナ対策と公共交通	堀内重人	53
「遺された親」からの感謝とお願い	前田敏章	56
会が役目を終える日はいつくるのか……	三田直水	57
なぜ、ひき逃げ事件に時効があるのか？	柳原三佳	59
クルマ社会を問い直す思いへ	山中英生	62

クルマ社会を問い直す会設立25周年にあたり

青木 勝

当会設立25周年にあたり、私は1995年5月の当会設立総会のことを思い出します。私は当会初代代表の杉田聡さんの勧めから、設立準備会に参加していました。設立総会は東京都品川区立中小企業センターで開催され、会場にはあふれんばかりの多くの人が参加して、活発な意見交換を行いました。

複数の方から、会の設立は時期尚早であるので、もう少し時期を延ばして慎重に判断すべきだという声があがりました。そのとき、設立準備会世話人が一旦、議事休憩をとり、話し合いを行いました。「慎重な意見がでているが、この時期を逃しては、会の設立する機会を逸する。設立に向けて、皆さんにご説明していこう」と決めました。参加者にその方針を示し、みなさんの同意を得て当会は設立することができました。

設立当時、熊本に在住していた三宅浩太さんが、「クルマ優先社会の弊害を話し合う人が地元にはいない。このような会ができて、私はうれしい、同志を得た気持ちだ。」と話されていました。総会に何度も参加され、クルマ優先社会に憤りを述べ、この会のすばらしさを語ってくれました。

また、茨城県の木村孝子さんも、総会に欠かさず参加され、クルマ社会への思いとともに、当会の必要性や重要性を話してくれています。毎回、会報にエッセイを投稿していただいています。

おふたり以外にも、みなさまからねぎらいのことばを受けることで私たちは、励まされ活力になっています。感謝いたします。

私は1980年から「大阪交通遺児を励ます会」というボランティアグループで、交通遺児家庭の支援活動と交通事故をこれ以上増やさない活動を続けてきました。1990年ごろ、杉田聡さんに抜本的に交通環境を考え直すことをテーマとした講演会をしていただきました。その縁で私も当会に参加することとなりました。

私がこの活動を始めたのは、かけがえのない命を一瞬にして奪っていく交通事故が許せなかったからです。活動を始めたころは、年間一万人以上の方たちが交通事故により亡くなっていました。亡くなった方には、家族や友人がいます。その人たちは癒しようのない心の傷を負わされます。突然に大切な人がなくなる喪失感、人々から生きる気力を奪っていきます。

そんな理不尽な交通事故が絶えず身近に起こっているため、私を含め大多数の日本人の感覚がマヒさせられてしまっていました。おかしいことに気づいた人からこの社会を変えていかなくてはならないと思い、私は活動を始めました。

私は当会において次のようなことを重点的に取り組みたいと考えています。

それは人間優先社会の推進事例を、会報やHPを通じて発信していくことです。よい事例を発信することで、他の地域でも広がっていくことを願います。

例えば、大阪市は御堂筋を2037年をめどに全面歩道化する方針を打ち出しました。まずは2025年関西万博が開催されるときに、側道2車線を歩道化する計画です。

私は御堂筋沿いのカフェテリアでイチョウ並木の木漏れ日を浴びながら友人とゆっくり会話する光景が目につかびます。大阪市内に住んでいる私には、とても心が浮き立つ計画です。このように、車中心から人中心の考え方が芽生えてきている事例もあります。

私は大阪市の担当部局を訪ねて、真意を確かめ、周知していくことで、この考え方を広くいきわたらせることを考えています。

そのほか、当会の具体的活動テーマに取り組みたいと考えています。たとえば、より安全な自動運転システム構築とその法制化動向を注視すること。ホームページ、SNSの活用と運営、内容の整備をすること。主要政党や省庁への要望書等の提出や他団体との交流促進と連携強化な

どです。

みなさんとともに、これらのことを少しずつ、着実に進めていき、クルマ社会を問い直していきたいと考えています。

ご支援とご協力をお願いします。

(1995年度～世話人／2019年度～共同代表。大阪府大阪市在住)

「会創立25周年」に寄せた個人的備忘録

青山泰人

1 当会との出会い

1995年の創立時は新聞記事にもなったことは記憶にあり。残念ながら、当該記事は(家のどこかに眠っているはずだが)手元には無し。東京・新宿の書店「模索舎」で、当会会報の前身と言える生活思想社の本も一部入手したりしていたが、なぜか積極的に入会しようとはせずに約10年が経過。

2005年12月6日(私の43歳の誕生日なのは全くの偶然)、ある「お願い」をするために当会への入会を決意(それが筋・礼儀だと考えたため)し、当会の口座に会費として4千円(2口。現在まで毎年継続中)を振込。その日のうちに当会事務局宛にメール送信。会員になった旨を伝えるとともに、早速その「お願い」を申告。その後すぐに、会報のバックナンバー全部(1～40号)も購入。

「お願い」とは、杉田聡さんに講演(後述)を依頼したいが正確な連絡先が不明なため、少なくとも初代の代表として関わりがある当会から何とか取り次いでもらえないか、というもの。杉田聡さんは既に代表では(驚くことに会員ですら?)なかったが、快く取り次いでいただけて感謝。

2 当会での活動

2012年度に「名前だけなら」と消極的な姿勢で地域活動連絡係に就任。ただし現在は、自分に喝を入れるためにも意識して同係を継続中。2019年度からは、「名前だけ」にならないよう、会報(バックナンバーを含む)の寄贈を愛知県図書館と名古屋市鶴舞中央図書館に直接実施。いずれは世話人に就任する運命かも。

地域ミーティングについて、名古屋ミーティ

ングの幹事を2回(2013、2020)担当。2013年は事務局からの要請であるが、2020年は自発的に企画。

総会には、2007年に初参加。その後2011年までは不参加。2012年から現在まで、結果的に(2017年頃からは意識して)毎年参加。たまに発言はするが、大抵は講演会に参加するのが主目的な感じ。

メーリングリスト(ML)は、2010年5月25日から有志MLに、2012年5月から世話人・地域活動連絡係MLに参加。有志MLは、私がかつてに関わったどのMLよりも投稿総数が多いばかりか、各投稿の質・量とも充実しており、読むのが精一杯。(実は、1か月分くらいまとめて読むことも多いが、何とぞご容赦を!)たまにどうしても発言せずにいられなくなり勇気を持って投稿するが、常連の皆様のレベルについていくのは大変。ちなみに初投稿は、参加初日(自己紹介した当日だが別投稿)で、やはり自分が企画運営する講座(後述)のお知らせ。

会報は、以下の投稿を実施した以外はもっぱら「読者」。ブログなども、たまにまとめて読む程度。投稿にはML以上に勇気や覚悟が必要と感じるのが正直なところ。

47号(2007.4) 「モリコロパーク来園者交通行動実態調査」報告(後述)

60号(2010.6) 総会へのメッセージ(総会での、私の講座(後述)の告知依頼)

74号(2013.12) 「名古屋ミーティング2013」を開催

99号(2020.3) 名古屋ミーティング開催のお知らせ

100号(2020.6) 名古屋ミーティング開催のお知らせ

101号(2020.9) 「名古屋ミーティング2020」を開催(本件投稿)

3 当会以外での主な活動

1987年、国鉄の分割民営化に疑問を持ち批判する学生グループとも交流する中で、「交通権」提唱者である長崎の大学教授日比野正己さんと直接対話

1998年頃、民間シンクタンク「東海自治体問題研究所」の交通問題勉強会に加入

2000年、「東海豪雨」で災害ボランティアを初体験し、NPO活動に開眼

2003年、職場のNPO派遣研修に応募し、環境NPOで実務体験。交通分野でも「市民自身が考えて動く」ことやそれを組織化したNPOの重要性を痛感

2004年、名古屋で開催されるITS世界会議での市民企画検討グループに参加。当日のワークショップで、路側LRTと中央自転車レーンが共存する道路の模型を披露

2004年、交通権学会の全国研究大会に初参加し、即入会。上岡直見さんと直接対話

2005年、なごや環境大学(注)で、「脱「クルマ依存」を考えてみませんか〜クルマ依存を見直す広告作りワークショップ」を企画運営。理論編講師は上岡直見さん、実践編講師は(株)電通の愛知万博担当社員

2005年、岐阜の路面電車再生運動グループ「路面電車エンジェル基金」に参加

2006年、愛知県のリニモ沿線で設立直後の交通NPO「リニモねっと」に入会

2006年、なごや環境大学で、無料講演会「あなたのクルマライフ点検講座」を企画運営。1回目「クルマっていくらかかっているの？」の講師は上岡直見さん、2回目「クルマってやめられるの？」の講師は杉田聡さん

2007年、岐阜の「まちづくりと市民の足を考える懇談会(まちあし懇)」設立に協力

2007年、リニモねっとで、愛知万博会場跡地でのアンケート調査「モリコロパーク来園者交通

行動実態調査」を企画・実施・集計・分析

2010年、なごや環境大学で、くるまシリーズ第3弾と銘打って「高速道路無料化と私たち」を企画運営。無料講演会&意見交換会。講師は三たび上岡直見さん

(注) なごや環境大学

行政(名古屋市)が中心にNPO・大学・企業などから成る実行委員会を組織し、環境問題などの一般市民向け公開講座を実施。市民(個人、団体)などからの公募企画が中心で、一定割合までの助成金あり。2005年開始(現在まで継続中)

4 クルマとの関わり・基本的スタンス

幼少期から乗り物(鉄道)・地図・旅好き。小学生で既に「鉄道の利用者が減るのはクルマのせい」とクルマに反感。「クルマに依存しない生活の普及」がライフワーク。

「クルマ」「タバコ」「携帯電話」はいずれも無縁(クルマの同乗はあるが)。これらの使い方・マナーは特に気になる質。クルマ自体は勿論、運転免許も持ったこと無し。自動車学校にも行ったこと無し。運転免許試験場は後学のため一度だけ見学経験あり。運転の実態やその心理を体験的に知らないため、頭でっかちな面はあるかも。(免許を持たないのは、警察に個人情報を売り渡したくないから。携帯電話を持たないのも、位置情報の収集に高度管理社会の恐怖を感じるから。いずれも権力不信が最大理由。)

「道はヒトが歩く所」を基本に、まちづくりの全ての局面でクルマ利用抑制を図るべき。都市・農村など地域を問わず、一人一人が生活・行動パターンを見直し、公共交通(デマンド型を含む)の利用促進を図るべき。昔はクルマに依存してなかったはず。

「クルマの運転は一部の限られた者にだけ特別に許される」が本来の健全な社会。自動運転で全て解決はしないし過渡期も考えれば、交通事故対策は不可欠。免許制度を厳格にすべき(「危険運転」などの運転不適合者は免許永久剥奪、75歳定年など)。

(地域活動連絡係、名古屋ミーティング主宰。愛知県名古屋市在住)

「命を守る哲学」をこの国に

足立礼子

のどかな街並みが急激にクルマに占領されていく中で成長した私は、クルマの使われ方に疑問を感じ続けていました。母となって子どもと一緒に外出すると、狭い道も車が疾走し、身の危険を肌で感じるとともに、車の吐き出す排ガスを子どもはもろに吸い込まされていることにも憤りを感じました。しかも、マイカーなしの親子は病院や遠くの公園に行くにも本数の少ないバスを待たねばならず、そのバスは渋滞でノロノロ。道は公共財なのに、私物に占領されている!?

そんな疑問が渦巻く中でこの会の発足を知り、入会しました。ほどなく日本母親大会(平和や命の尊厳を守る女性主体の集い)の担当をおおせつかり、以来、子どもとクルマ社会の問題に多く携わるようになりました。日本母親大会は毎夏、各地を巡って開催しています。97年から岡山、富山、松山、東京、滋賀での大会に参加し、クルマ問題に関する分科会を担当しました。地域の会員さんが男女を問わず関わり、応援してくださったこと、助言者の先生方からクルマ社会の問題の深さを学んだことは、今につながる活動の支えとなっています。

また、なにより心に刻まれたのは、交通事故で子どもなど家族を奪われたご遺族の心の叫びです。会員・非会員の多くのご遺族が分科会にも、毎年秋に同大会が行う省庁交渉にも参加していただき、理不尽な殺戮への怒りと遺された親の断腸の思いを話されました。年月が経っても許すことができないのは、何の過失もない弱者が、日常空間の中で大人の不注意によって一瞬にして無残につぶされても、「仕方ない」「不運だった」で片づけられ、その現実を社会全体が「黙殺」しようとしているためだと感じました。加害者はたとえ事故歴があろうとも「単なる不注意」だからと実刑にもならず社会から守られ、被害者遺族は真相の追求すら満足にできず、社会の「あきらめよ」という無言の圧力の中で孤立を

深めていく——これは今も繰り返され続けている現実です。

同じころ、種村康子会員が関わる札幌の市民団体の活動をお手本に、「道はだれのもの?東京」という写真パネル作成に藤本真一会員をはじめ関東の会員でとりくみ、できたパネルは各地で展示をしました。また、子どもがクルマ社会の中でおかれている状況を知ろうとアンケートを全国の会員の協力で実施しました。

その報告書を出した2004年には、子どもの遊び空間の変遷調査で知られる東京工業大学仙田満教授が代表となって「こども環境学会」が設立されたので、入会して問題を共有していただきました。翌年の学会大会では、今井博之会員の推薦によって、子どもの交通事故外傷の権威イアン・ローバツ医師が英国から招聘され、基調講演で、交通事故問題が意図的に矮小化されている現実や交通弱者への誤った安全教育の問題点を指摘しました。分科会では、研究者、国交省職員、当会会員らが「こどもが事故にあわないまちづくり」について議論を行いました。また、07年には「道草のできるまちづくり」というシンポジウムを持たせていただき、その内容は、シンポジストの1人上岡直見さんのお力添えで、『子どもが道草のできるまちづくり』という本(学芸出版社、09年刊)になっています。

子どもの問題では「子どもを守る文化会議」にも1996年から10年ほど参加し、杉田久美子会員らが分科会を担当して多くの問題提起をされました。そのほかにも東京大気汚染公害裁判支援、歩車分離信号推進、カーフリーデー等への参加、要望書や意見書の提出等々、多くの会員が力を合わせて活動してきました。

しかし、残念ながらクルマ社会はあまり変わっていません。多くの市民は今もクルマ優先の社会に違和感を持つこともなく、日々起きている交通事件にも無関心です。これまで、関係省

庁などとの要望懇談にも何度も参加してきましたが、「聞き置く」だけの反応に、毎回むなしさを感じるばかりです。社会を変えていくには、多くの国民の意識と為政者の意識、双方の変革が不可欠なのだと感じています。

ところで、北欧などでは半世紀も前から歩行者の安全を最優先する対策がとられています。スウェーデンで「ビジョン・ゼロ」*が可決されたのは97年ですが、70年代から交通事故削減が叫ばれ、生活道路での速度抑制などが行われています。「ビジョン・ゼロ」は、交通事故死者と重傷者を長期的にゼロにする目標を掲げていますが、その目標以上に感じ入るのは「人が道路交通システムで移動する際に死亡したり重傷を負ったりすることは倫理的に決して許されない」という哲学を前提としていることです。また、同時期にオランダが掲げた「持続可能で安全な交通システム」では「安全な交通体系であるかどうかの試金石は交通弱者にある」としています。人間の体はもろいというごく当たり前の認識をふまえて、それを守る道路交通システムを作る責任が国にはあるとしているのです。

日本ではどうでしょうか。このところ交通死傷者は徐々に減ってはいますが、1年間の死者数(厚生統計)は今も5000人近くになり、うち半数は歩行者(自転車利用者を含む)です。机上計算でも毎日7人くらいが歩行中に輪禍に遭って命を落としているわけで、現実のニュースからもそれは伝わってきます。しかし、常に聞こえてくるのは、歩行者、中でも弱者中の弱者である子どもや高齢者への注意です。「青信号でも油断するな～。右見て左見てまた右見てドライバーの目も見て渡れ～」と。歩行者の被害が多いなら、道路構造の改善、速度抑制などの規制、車体の安全装備強化、運転免許交付基準のレベルアップなど、やるべき対策は多々あるのに、そこは後回し。

悲しいかな、日本の為政者・交通管理者には、「脆弱な体をさらして往来する歩行者を自動車の危険にさらすことは倫理的に許されない」という哲学がないようです。ないどころか、車の流れを妨げないことこそ大事で、「鉄の弾丸に当たら

ないよう、弱者のほうに注意して避けることが交通安全ですよ」と国民に言い続けているのです。そして、ほとんどの国民がその「交通安全思想」を信じて疑わないことが、この国の二重の不幸です。「ゾーン30」や「歩車分離信号」などの安全対策がなかなか国民に理解されず、根づかないのも、信号のない横断歩道前に歩行者がいても停まるクルマが少ないのも、そこに大きな要因があると思います。

しかし、行政職の中にも変革の努力をされている人は少なくないと思います。当会ももっと市民や行政に届くような発信をして、ともに問題を共有し、改善していけるような関係作りも大事だと感じています。

会の歴史を振り返ると、多くの会員さんの力で活動が続いてきたことに感嘆の思いです。非力な自分が活動を続けられているのも、多くの会員さんや外部の方々(お名前を挙げるときりがないので、控えますが)のご協力のおかげにほかなりません。お礼申し上げますとともに、これからもよろしく願いいたします。

*「ビジョン・ゼロ」については本会冊子『クルマ社会と子どもたち〈その後〉—交通沈静化の海外の取り組み』(2004年)、『交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策 〈ビジョン・ゼロ〉のその後』(2020年)(いずれも今井博之会員執筆)をご覧ください。本会のホームページでも閲覧できます。

(1997年度～世話人/2019年度～共同代表。東京都三鷹市在住)



公共交通（鉄道とバス）の魅力の低下がクルマを選択させる

安彦守人

1.概況

都会であれ地方であれ、マイカー（レンタカー含む）を選択させてしまうのは、この40年に限っても、公共交通（ここでは鉄道とバスに限るが）の魅力の低下が原因にあると思う。40年としたのは、国鉄の分割民営化という大きな変化を含んで振り返りたいからである。今回は直接ライバルとなる鉄道とバスについてふれる。

鉄道とバスは、そもそもドアからドアではない。マイカー利用の場合は自らまたは家族が運転しなければならないが、それが無いだけくつろげ、自分（達）の時間を楽しみながら移動することができる。ターミナル駅までの公共交通ももっと魅力的である余地はある。コンビニ全盛時代になぜか巨大化する旅行かばんを楽に運べる、新幹線ターミナル駅への民鉄系リムジンバスがもっとあっても良いだろう。電車の複数の乗り換えは旅行者には優しくない。平日の山手線は3分間隔でも混み過ぎである。

民営化前の国鉄の合理化ではいくつもの直通列車が運転の合理化を理由に廃止され、乗り換えを強いるようになった。例えば中央線からの小海線、清里などの人気観光地ですらそうってしまった。ディーゼル列車を残すと上り坂で減速を強いられ電車列車の邪魔になるということもあった。しかし乗り換え無しの直通列車の重みを理解し山形や秋田のミニ新幹線方式が奏功した。今度計画される庄内地方の酒田延伸は、この方式が適宜か否かしっかり計算しているのは喜ばしい。

プライバシー確保も重要な要素。詰め込み主義の列車ではそれは相容れないため困難であるが、高額ではない個室という選択肢は模索されて来た。しかしそれはごく一部に留まり定着していない。子供連れが騒音扱いされる時代、マイカーからの転換を目論むならば改良の余地は多いはずである。なお日本国内の長距離バスに個室や寝台を設けられないのは法規制による。

2.夜行列車

夜行列車廃止は、利用者減少を理由とされたが、車両の更新や改良を怠り悪循環に陥った。末尾に2002年からの定期夜行列車本数の減少の推移の図表を示した。

新幹線網延伸で、新幹線利用を促進したいため、絶好の時間帯でも選択肢からはずす意地の悪い措置も見られた。北海道新幹線の新函館北斗駅開業の際も、道内の夜行列車を多客期だけでも残しておく手はなかったものか。開業特需で設定して好調ならば定着させる方向もあったはずである。貨物列車も走る時間帯なので保守作業時間の確保への支障も少ない。本来夜行は鉄道が担い高速バスが補完するべき状態が望ましく、決してノスタルジーではない。時代の変化に合わせれば、小型宅配郵便荷物列車に2、3両の個室寝台を連結する形はどうだろうか。上野駅、品川駅に格好のホームと空間がある。高額投資は不要のはず。

列車の種別、寝台、座席の区分など多彩な選択肢を廃止により奪われ、乗客にストレスが生じている。個室寝台は時代の流れで後継新車を出していれば展開は違ったと思われる。発想はローカル線廃止と共通である。どうしてもJR各社がそういう車両を抱えておけないというならば、シンプルな個室寝台車は国の所有の避難所兼災害復旧作業員宿舎としておき、平時の多客期は一般列車とする案はどうだろうか。

3.ロングシートの普及は逆効果

JR東日本だけに顕著なのはロングシート主義。列車進行方向に直角な長手方向の座席である。通勤通学ラッシュの無い秋田、青森地区ですら首都圏のようなロングシート。旅行で駅弁も楽しめない。人間工学を考慮している形状とはいえ硬い座席で長時間乗車は心理的にも苦痛である。楽しくあるべき旅でなぜ苦痛を分け与えられなければならないのか。これもグリーン車や特急



写真1 快速用転換式クロスシート (JR北海道)



写真2 普通列車用ロングシート (JR九州)

に誘導したいと言わんばかりの施策である。

他のJR旅客5社は、快速列車は3ドア車で転換式クロスシート(列車進行方向に向いて座り乗客が主導で回転することなく方向を転換する)が主体であるのとは根本的に異なる。どこも大都市通勤圏を抱えており、ロングシート車と組み合わせさせている。例外で残念なのは、はこだてライナー。北海道新幹線の新函館北斗駅と函館駅の連絡列車。札幌圏と同じ通勤用ロングシート。荷物置き場の仮設も無し。グリーン車連絡客の優遇座席という配慮も無し。開業特需の時だけでも用途変更待ちのために函館駅構内でしばらく休んでいた旧青函用特急電車を使って補完してくれればと思ったものである。

快速列車の縮小傾向も拡大している。停車駅を段階的に増やし、速達性を損ね結局各駅停車になし崩しになった例がある。少しでも列車本数を削減したい、鉄道事業好調なJR東日本ですらその傾向である。東北新幹線に並行する快速はほとんどなくなってしまった。新幹線ひと駅間には割引特急券の制度もあるのだが、選択肢をこうも減らして乗客が喜ぶものだろうか。

特急が元々少ない日本海側在来線も特急を補完する快速が足りない。2両編成でも良いから、2時間おきにでも設定するべきであろう。

経営が厳しいJR北海道も特急用の新車の置き換えが進んでいる。しかしこの時代にあって普通車に全座席コンセント設備すらしていないことに驚いた。後付けで改造したら高くつくのではないか。これこそ高速バスなどライバルに差を付ける好機であるのに。

車両もだが、駅にも不満を感じる。デザインコンペというが、鉄道を利用しない人が設計しているとしか思えないことが多々ある。足腰を痛めたことがあれば痛感するが、ベンチが減る一方で、手負いの身には実に優しくない。JR東日本の東京駅や新宿駅は永遠に工事中といわれるだけあるが、それにしても少な過ぎる。駅を出て一新されたという丸の内地下もベンチすら見当たらない。「たむろするから」という理由を大義名分しているが、座る需要が有る事は見ていて明らかである。東北・上越・北陸新幹線駅ホームは本来もう1本2線有ってしかるべき列車本数。待合室も小さ過ぎるし、冷暖房無しのホーム待ちは優しくない。駅ナカと言いながら時間調整できる飲食店街も少ない。以前適宜な食堂街があったが耐震補強工事名目で閉鎖し代替が用意されなかった。これも乗客をガッカリさせるだけである。

4. 乗り合いバス

一方バスであるが、まず観光地の路線バスが、バリアフリー法施行もあり、都会の路線バスと同じ車椅子乗車可のノンステップバスが観光向けの改造を行うことなく投入されている。

観光バス型も、リムジンバスの荷物室の床面に車椅子2台と専用トイレを配する設計はどうだろう。車椅子をベルトコンベアで送り込み乗務員負担軽減する。階上客室を少し削るだけでこれは出来るのではないか。設計思想次第であろう。

例えば日光から中禅寺湖や奥日光各地への便。従来の観光バス型と併用であるが都会型に1時間も揺られることになるわけで、せいぜい15分

の乗車でも苦痛な座席では旅行気分も台無しである。観光シーズンもいろいろ坂を立ち席で詰め込まれるのでは最悪ではなかろうか。

またBRTになった大船渡線、こども大人の休日きっぷ期間の大混雑で苦痛を強いられたというSNS投稿が相次いだ。列車の立ち席とは勝手が違うのは当然。

またオートマチックギアチェンジとなったこの20年前くらいか、ギア切り替え時の前後動が不快である。運転手の技量でカバーしきれないようで残念。足腰膝の痛みを抱えていた時は特に堪えた。これもバスを敬遠したくなる原因のひとつもおかしくはない。

次いで身近な都会の路線バス。最近の座席配置・窓構造など室内仕様の不統一は不快ですらある。ともかく身の置き場が無い。さらに荷物棚が無いので旅行鞆までと行かなくとも買物袋の置き場にも困る座席はいかがなものか。低床部分は鉄道並みに座席の前後を拡大する。足元に荷物を置ける構造が望ましい。立ち客も身の置き場に困る現状を改善したい。車両後部の1段高い部分の2+2列座席も狭すぎる。都会でも2+1列であるべきではないか。前後より横幅の余裕で荷物を置きやすくする。

根本的な設計思想になるが、幌馬車のような華奢な車体構造はいつどこで改められるのか。谷

資料 定期夜行列車本数の推移
(カシオペア、トワイライトは臨時として除外)



底へ転落すること、上から重量物が落下することまで想定していないとはいえ貧弱過ぎないか。

5.まとめ

問題は、公共交通に独立採算制を求めるがため、本来良い意味での遊びの部分の魅力を高められていないことに尽きる。車両というハード面、選択肢とダイヤというソフト面で改良の余地は十分にあるといえよう。

(2018年度～世話人/2019年度～事務局。東京都八王子市在住)

会創立25周年、会報100号記念に寄せて

五十嵐美那子

クルマ社会を問い直す会25周年おめでとうございませう！

貴会の地道な活動がクルマ優先社会を少しずつ変えていっていることに敬意を表します。これからの活動も期待いたしております。

(『脱クルマ21』『子どもの命を守る分離信号』編集・出版の生活思想社代表。会発足当初から同社の一部を会議室としてお借りし、2002～11年までは同社の一部に当会の事務所を置かせていただき、対外窓口業務もお願いしました。)

「クルマ社会を問い直す会」25周年記念によせて

今井博之

私は、この会の発足集会に参加した古参の一人です。杉田聡先生の提唱された運動に共感し、この会に参加しました。あれから、かれこれ25年も経過したのですね。感慨深いものがあります。私は「クルマ社会と子どもたち」のシリーズで私見を述べてきましたが、多くの方々から支持をいただけてきました。とてもありがたいことです。しかし、今回、私が言いたいことは、私を書いてきたことは、実はほんの些細なことであり、私の文章を武器の一つとして活用していただいた皆様の見識と努力こそが、真の力であるし、あったということをお伝えしたいと思えます。

私は1994年の夏に、当時10歳だった長男を交通事故で亡くしました。私は医者でしたので、自分の子どもの検死にも立ち会わせていただくことができました。背中から後頭部にかけてクルマのタイヤの痕がくっきり残っており、頭蓋骨は割れて脳漿が出ておりました。しかし、出血は多くなく、すなわち即死だったのだろう、それはせめてもの救いになりました。そして到底助からない事故であったのだということは瞬時に理解することができました。その後、「一刻も早くこの子を家に連れて帰ってやらなければ」という本能とも言わべき衝動に駆られたことを強く覚えています。わが子の死をはっきりと承認できること、遺体を家に連れ帰れることは、遺族にとって非常に大切なことです。交通事故も理不尽ですが、震災や津波などで遺体に対面することすらできない遺族のことを思うと本当につらく、心が痛みます。

突然、わが子を無くして、今までに経験したことのない悲しみと痛みを耐えながら、表面上は葬儀という一連の儀式をこなし、仕事にも復帰してゆくのですが、内心は日々壊れそうな自分との戦いです。

親としてやらなければいけないこと、それはまず第一に「なぜこの事故が起きて、なぜ命を奪わ

れなければならなかったのか」を明らかにしてやること。それは法廷闘争となります。当時、交通事故は民事裁判で争われるものでしたが、私たちは刑事訴訟の段階から弁護士を入れて闘いました。この当時は、今とは状況が異なり、「交通事故で加害者を裁くと、あまりにも多くの犯罪者を作ることになるので、それは好ましくない」、つまり、交通事故は犯罪としては裁かないことが通例となっていました。私たち夫婦は、千葉の井手さん夫妻が立ち上げた「全国交通事故遺族の会」に加えていただいて、多くのことを学ばせていただきました。そして、グリーンカウンセリングについても知ることができました。犯罪被害者や交通事故などの遺族の悲嘆やその回復のプロセスを学んだ者による専門的なカウンセリングです。当時の日本には、この分野のテキストすら無かったので、私は海外の教科書を読んで、自分自身を分析し、理解することができました。今の感情や反応は普遍的なものであり、だれでも経験し、通過するものであること。そして、今は苦しくても必ず回復するであろうことを学ぶことができました。

当時の、日本の交通事故の扱いがいかにひどいものであったかを当事者になって初めて知ることになった私は、これは「日本だけの問題なのだろうか？」という疑問を抱きました。子どもの交通事故を世界の医学界はどのように認識し、どのように扱っているのかを調べ始めたのです。

海外論文を読むと、日本とは全く違う新しい価値観を得ることができました。自分の思っていることが次々と裏づけられるので、無我夢中で海外論文を渉猟しました。スティナ・サンデルス女史の著作『交通のなかの子ども』にも出会うことができましたし、オランダのボンネルフを通じてたくさんのことを学ぶことができました。世界の医学界には「傷害制御injury control」という分野の発展が著しく、交通事故は子どもたちの健康に重大な影響を及ぼす最重要問題の

一つとして取り上げられていたことも知りませんでした。そして、多くの一流論文には、小児に対する交通安全教育は有害無益である、とまで書かれていたのです。

私は妻から杉田聡先生の著作を紹介され、以来、私たち夫婦は先生の哲学と倫理観に感銘を受け、大いなる刺激を受けました。先生に私がまとめた子どもの交通事故予防に関する論文をお送りしたところ、ぜひ今度の学習会でも取り上げたいということになり、その結果、内容の一部を岩波ブックレット「クルマ社会と子どもたち」に取り入れていただくことができました。この会には発足集会にも参加し、いくつかの学習会にも参加しましたが、私自身は積極的に活動することは苦手でありまして、できるだけ裏方に徹していたいと思ってきました。にもかかわらず、クルマ社会と子どもたちシリーズでは多くの方々から関心を寄せていただいて感謝しております。私は独創的な先人たちから多くの真理を学ばせていただいただけで、自分自身が創造したものは何一つありません。ただ、先人たちの主張をまとめることによ

って、ひょっとして誰かの役に立てたかもしれないと思っています。

様々なデータや論文は、それをどのように使いたいかによって、取捨選択もできますし、いかようにも操作が可能です。したがって、個々人の哲学や倫理こそが重要なのです。さらに、データや論文は歴史の選択を受けますから偽りのデータは消えてゆくでしょう。真実に近ければ近いほど、後世まで引き継がれてゆくでしょう。私の書いてきたものは、この会の健全な主張によって生かされてきたのです。そして、健全な会員の皆様の哲学によって。

大義は、われわれにあります。これからも、ますますこの会が発展しますように。

(当会発行冊子『交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策〈ビジョン・ゼロ〉のその後』(2020年)、同『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』(2004年)、同『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(2010年)著者。岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』共著者(1998年)。京都府京都市在住)

「こちら側」のその先へ

梅沢 博

このところ「こちら側」と「あちら側」について考えている。

政権を支持するかしないか。原発政策に反対か賛成か。コロナ対策の営業自粛要請はアリかナシか。あるいはクルマ優先社会に疑問を抱いているか否か。

自分と同じ意見が「こちら側」、相対する意見、容認できない意見は「あちら側」だ。

TwitterなどのSNSでは、双方は鋭く対立する。強い言葉で非難し、罵倒しあい、あるいは軽蔑した揶揄で嘲笑している。双方が交わり有意義な議論をすることは希だ。

SNSはインターネット上にあるバーチャルな(仮想の)世界だから無責任になりがち、という

見方もある。無責任だから、面と向かっては言えないような暴言も平気で書き込める。

そういった面は確かにあるだろう。ただ、「こちら側」と「あちら側」の鋭い対立は、SNSの中だけに存在するのではない。現実の世界にも、両者を分かつ深い溝、高い壁は、目に見えないだけで、現に存在している。当会のような活動をされている方には自明のことだ。

Twitterでは時折、特定の言葉やテーマに関する書き込みが急増する「炎上」が起きる。

現政権が超法規的な手続きで検事長定年延長を画策したときに「#検察庁法改正案に抗議します」というタブ(キーワード)が500万近くツイート(引用転載)されたことがニュースになった

のは記憶に新しい。

役者の誰れがそのタグをリツイートして非難されたとか、芸能人やスポーツ選手の政治的発言はアリかナシかといった、別の論争が派生したりもした。

その時期、ぼくは「抗議する側」として、Twitterに流れてくる書き込みの数々を読んだ。

法案にはいかがわしい部分が多々あり、それでも強行しようとする政権には強い反発を覚えた。そんな政権を支持する「あちら側」には、牽強付会や揚げ足取りのコメントが多く、その大半を読み飛ばした。ただ一方で、「こちら側」にも、同じように読み飛ばしたくなる意見が少なからず存在した。いや、正直に言えば、うんざりするほどたくさんあった。

政治家や官僚を名指して侮蔑する言葉を投げつける。「あちら側」で発言するタレントを発言内容とは違う部分で揶揄する。「あちら側」は無思慮で浅はか」と下に見る。根拠もなく「ネトウヨ」や「(政権寄りのツイートをする)アルバイト」といったレッテルを貼って嘲笑する……。

そういった類の、配慮がなく視野の狭い発言を目にするたびに、「それは違う！」と心の内で声を上げていた。仲間内でしゃべっているうちにエスカレートする内輪話みたいなものは、誰でも見られる公の場では見せてはいけない。

「こちらか、あちらか」という意識を持つていると、「あちら側」の存在しか目に入らなくなる。だが現実には、「こちら側」と「あちら側」の間に「どちらでもない」人たちが存在する。そして「どちらでもない」人たちが、実は多数派だ。

たとえば選挙だと、投票率はおおむね50%台かそこら。有権者のざっと半数の、投票をしていない層が、「どちらでもない」人たち。政治に関心がないか、他人任せにしているか、どっちでもいいと思っているかだ。

「こちら側」の人が「あちら側」を非難し、「あちら側」も「こちら側」を罵倒する。当事者どうしは、このバトルの優劣で世の中が変わると信じているかもしれない。

けれども実際には、多数派である「どちらでもない」人たちが、熱くなってバトルしている両者を「どっちもどっち」と醒めた目で見ている。それか、ほとんどあるいはまったく、関心を持っていないというのが現実だ。

「こちら側」にしても「あちら側」にしても、仲間内でだけ伝わる言葉を使っている限り、仲間の外側に共感を広げることはできない。共感が広がらなければ、多数の支持を得ることができない。多数の支持が得られなければ、世の中を変えすることは難しい。

肝心なのは、「どちらでもない」人たちを、なんなら「あちら側」の人たちをも、「こちら側」に招くことだ。あるいは、自ら「どちらでもない」や「あちら側」に歩み寄り、寄り添いながら、自らのほうに導いていくことだ。

そのためには、「どちらでもない」人や「あちら側」の人にも伝わるような言葉を使い、相手の心に響くように訴えかけ、そうして共感を広げていくこと。自分の言動が「どちらでもない」人たちや、仲間以外の第三者に響くかどうか、という意識を強くもつことが必要だ。

「どちらでもない」人や、「あちら側」の人は、決して敵ではない。いずれ仲間になる可能性のある候補者だ。

社会を変えよう、社会を動かそうとするのであれば、仲間を増やすこと、共感を広げることに、腐心しなければならない。

ぼくは会発足時からの会員で、20号からは会報制作を担当させてもらっている。この間、会員数が多く活発だった時期もあり、運動は少しずつでも着実に前進してきたと感じている。

ただ、では会の知名度や会の主張は世間に浸透したかというところ、そこまでではない。歴代の会長、世話人、会員の皆さんが25年にわたり手を尽くしてきたにもかかわらず、会として主張を伝え、共感を広げるという部分で、うまく機能しきれない部分があったのではないだろうか。

自分はこれまでロクに活動をせず、皆さんに

「おんぶに抱っこ」状態だった。

これからは、せめて会報制作という担当分野で、読みやすく手にとってもらいやすいデザインをしたり、関心を持ってもらえるような投稿をすることによって、より広く世間に届けられるような会報を作っていこうと、この機に誓う。

「世界を変えるために必要なのは、**熱と、敬意と、言葉だ**」

『三島由紀夫vs東大全共闘 50年目の真実』と

いうドキュメンタリー映画のラストメッセージだ。

「熱と、敬意と、言葉」。今の日本の社会に不足しているこの3つを取り戻せば、世の中を動かすことができるに違いない。

そう信じて、26年目からも皆さんとともに歩んでいきたいと願っている。

これからもよろしく願いいたします。
(地域活動連絡係、会報版下作成。茨城県つくばみらい市在住)

クルマを手放しての生活

江見清次郎

会創立25周年、会報100号おめでとうございます。私は会創立以来の会員で札幌市に住んでいます。31歳で自動車運転免許を取得し直ぐクルマを購入しました。入会の動機は、クルマの大気汚染問題、騒音問題などありますが、やはり大きいのは自動車事故の問題だったと思います。会での活動はほとんど行っていませんが、自転車交通のありかたについて関心があり、疋田智氏の著書「自転車の安全鉄則」(朝日新聞出版・2008年)を読んで共感しました。そこで、札幌や他の町の自動車レーンなどを調べて北海道の教育研究集会でレポートを2回ほど行いました。

マイカーは3台乗り継いで、今年の3月に廃車にしクルマなしの生活になりました。理由は高齢になってきたこと、そのためか目の調子があまり良くない場合があったことなどです。ほぼ40年間クルマを運転してきました。その中で、物損事故は何件かありましたが人身事故がなかったのは幸いでした。これも一つには「問い直す会」のおかげもあると思います。

20年ほど前のことだったと思いますが、クルマを運転していて青信号で交差点に進入したところ、右から乗用車が突っ込んできてぶつかりそうになりました。そのことがあって新聞に「交差点に小さな山を」というような投書を行い掲載されました。あとからこれは「ハンプ」という設

備のことだと分かりました。さらに交通事故対策のテレビ番組で杉田聡初代代表がこれを提唱したことは非常に印象に残りました。ハンプは今でもあまり普及していないのは残念です。

クルマを手放しての生活について以下書きます。まだ4か月弱なので冬になった場合のことは分かりませんが、それほど不便は感じていません。それは、自転車を購入して少し遠いところは(3キロメートルくらい)それで行くようにしています。買物は自転車や徒歩で済ませますが、重たいものなどは生協の宅配システムを利用しています。また、必要な時はタクシーを利用しています。歩いていて思うことは、交差点を渡る際、右左折のクルマが近づいてきて嫌なことです。これについてはぜひ歩車分離信号にしてもらいたいところです。また、歩道を自転車が我が物顔で走っていて、2台が横になって走行するなどはやめてほしいと思います。そんなことですから、買い物に行く時などはクルマの多い幹線道路は避けて裏通りに行くようにしています。また、自転車の場合もなるべく歩道は走行したくないので同様になっています。自転車に乗るときはヘルメットを着用しますが、時々こどもが着用する以外はほとんど着けていないのが不思議です。

(北海道札幌市在住)

クルマ社会をどう「問い直す」か？

小栗幸夫

実現を視野に入れた問いを

私自身、クルマ社会への問いを続けて50年以上がたつ。しかし、クルマ社会は巨大で、どう問うても変わりようがない、という思いに駆られる。しかし、さて。私が問うた結果が現実になったこともある、実現に向かう遠い道筋の入口が見えるような感触も持つ。私自身の経験を足がかりに、以下のようなメッセージを問い直す会の人に伝えよう。

「クルマ社会は根深い。だから、問い直す“深さ”が必要である。同時に、批判や理念にとどまらず、変化に向けた“具体”的な方策を示し、問い直した結果が“実現”する仕組みを問いの中を含むべきである。」

ここまで考えて、この原稿に取り掛かり、私は宇沢弘文著『自動車の社会的費用』（岩波新書、1974）を読み直した。45年ほど前にこの著を読み、途中の再読も含め、私は、この著作を、「事故・汚染など自動車の社会費用の巨大さを指摘し、自動車の所有と使用を欠かせない一部として動いている市場経済とそれを支える新古典派経済学を批判する書」と理解してきた。

しかし、再々読の今回、私は、本著の最終部分（第Ⅲ章 8「自動車の社会費用とその内部化」の項。特にその最後の2ページ）で、宇沢氏が、社会的費用が発生しない道路工学的な“具体”策を示し、“実現”の仕組みを提示しようとしたと理解した。“深い問い”だけの書ではない。最も重要な部分を粗くしか読んでいなかったことを私は恥じた。

宇沢弘文氏の「自動車の社会的費用の内部化」のロジックとそれへの疑問

しかし、宇沢氏の“具体”策にはそのまま受け入れるわけにはいかない部分がある。若干複雑だが、宇沢氏の議論と私の疑問・見解を以下に

示そう。

宇沢氏の議論はおおよそ次のようなものだ。

まず、事故や公害（社会的費用）が発生しない道路（これを、本稿では「理想道路」と呼ぶ）があると想定する。そして、「理想道路」を既存の道路の拡幅で実現するコストを「社会的費用税」としてドライバーに賦課する。そうすれば、社会的費用は内部化され、「自動車が走行できる道路延長（残りは自動車の走行を禁止する）」、および、「自動車保有台数」の最適値が同時に決まる。「理想道路」とは、「歩道と車道が完全分離し、車道面が歩道面より下がり、車道－歩道－沿道施設の間に緩衝帯がある道路」である。

さて、どうか？ 私は、宇沢氏の議論には、高く評価すべきものと、修正が必要なものとが混在していると思う。評価されるのは、「社会的費用のドライバー負担」という考え方、そして、「自動車が走行する道路のかなりの部分を、原則、自動車通行不可とする（東京のデータを参考に、宇沢氏は既存道路の70%を通過不可とするケースを示している）」という方策である。

しかし、「理想道路」によって事故・公害、とりわけ事故が発生しないという考えは楽観的にすぎる。私は、宇沢氏の「理想道路」の定義を読んで、かつて私が住んだ筑波を思い出した。そこはまさに歩車分離・段差・空間的余裕などから見て、「理想道路」が張り巡らされている。しかし、それゆえに、自動車の速度は高まり、自動車の利用頻度は高まり、歩道を歩く人はいない。自動車による死傷は頻発する。宇沢氏は、アメリカの生活が長かったから、「理想道路」のイメージをアメリカ都市のイメージから描いたかもしれない。しかし、アメリカの人口あたりのドライバー死者数は国際的比較で極めて高い。「理想道路」のための道路拡幅は、既存のコミュ

ニティを壊し、子どもの遊び場を奪う。そのコストを土地代と建設費だけから計算することは妥当でない。また、宇沢氏が示す「かなりの部分での自動車通行禁止」は優れた方策だが、そこに用事のある車両の進入を認めることになるだろう。そうなれば、自動車通行禁止の道で、あるいは、通行禁止の道と通行可の道との交差点で、歩行者と車が接触する事故は発生するだろう。すなわち、「理想道路」は「理想的」でなく、社会的費用の発生は続くことになる。それを抑制するために「社会的費用税」を増加し、それを道路拡幅に使えば、事態はさらに悪化する。

以上が私の疑問である。

速度の抑制による自動車社会的費用の内部化

しかし、この悪循環から抜け出る方策がある。それは、(社会的費用税を原資として、)自動車と道路の安全化のための措置をはかることである。最も重要な施策は自動車速度の抑制である。速度を抑制すれば事故の発生は少なくなる。そして、歩行者の脅威や環境への悪影響は少なくなるから、既存道路の拡幅幅は少なくて済む。拡幅して整備すべき道路は、30%といった水準でなく、例えば、10%以下で済むかもしれない。歩行者と調和できる低速に速度を抑制し、細心の注意での走行を動機づければ、「原則・通行禁止」とされるべきエリア(歩車分離がされない道路が85%にのぼる我が国の市街地でも、圧倒的な範囲がこれに該当する)で、車は安全に通行することが可能になる。低速制御車は、エリア内の居住者や事業者の自宅などへのアクセスを可能にし、市街地のサービス機能を果たすだろう。

速度の抑制は、自動車(ドライバー)が原因者となる社会的費用の内部化の方策である。これは、道路容量を高めるのではなく、社会的費用の発生の元を絶つ、あるいは、それを最小化するという考えであり、廃棄物を発生させて廃棄コストを原因者が負担するのではなく、廃棄物を生み出さないような生産・消費の仕組を原因者が採用することと同様である。

私は、「速度抑制の仕組を自動車に組み込む」というアイデアを、ボンネルフやコミュニティ道路の事業をヒントに、1980年代始めに思いつ

いた。そして、2000年に、国の研究資金を得て、その技術開発と社会普及のプロジェクトを始めた。私が宇沢氏の「哲学」を忘れることはなかったが、氏の社会的費用の内部化の議論と接合する作業をしないまま、今に至った。宇沢氏は2014年に他界され、直接にお話しできないのは残念だが、宇沢氏の遺志を継いだ後継の研究者や市民の方々と意見を交換する中で、本稿でおこなった接合作業を先に進めたい。この接合作業は、クルマ社会の問い直しのために必要な工学的な検討と経済学的検討を接合するもので、現実を変革するより現実的な方策を見つける端緒を拓くだろう。

速度制御「実現」への働きかけ

では、私の自動車速度制御の提案は「実現」に向かっているか? いや、これが大変で、長い紆余曲折が続いてきた。しかし、大変興味深いことだが、昨年(2019年)末、国土交通省で自動車技術担当の要職にいたOBの方とある学会でお会いし、「速度制御に向けた産学官コンソーシアム(共同組織)をつくらないか」とアドバイスを受けた。私の提案は、政策決定に関わる重要なポジションにいる人にまで届いていたのだ。

その時期、私は、「歩きたくなる脱スピードのまちを首都中心から」の論説を書き始めていて、今年(2020年)7月に『国土と政策』誌に掲載した¹。この論説は、首都中心(東京駅-皇居前-霞ヶ関官庁街-国会周辺)の広幅員道路で、歩道拡幅、自転車レーン整備などと合わせて、速度制御を実現しようというものだ。私は、この提案を、首都中心、あるいは、全国のどこかのモデル地区で、社会実験を経て実現するための検討会を立ち上げようと働きかけを始めている。

そして、今年6月、社会資本整備審議会の道路分科会基本政策部会が「2040年、道路の景色が変わる」という提言を国土交通大臣に提出した。提言は「人の幸せのための道路」を謳い、まさに、クルマ社会を問い直す内容である²。国土交通省は意見を求めており、私は、早速、私の論説を添付して、意見書を送った。

自動車と道路を中心としたクルマ社会は容易には変わらない。しかし、私は、この一連の過程

で、政策決定に近い立場の人が、これまでの流れに囚われない考え方を求めていると感じた。“深い”問いを、“具体”的な提言とともに、“実現”の仕組みを組み込んで、続けるべきだと思う。

注)

1 小栗幸夫「歩きたくなる脱スピードのまちを首都中心から」国土政策研究会刊『国土と政策』第46号、2020年7月pp.34-44 https://drive.google.com/file/d/16J7lxDxNly_OtxQ38nWauO9zDgA0

[iKOO/view?usp=sharing](https://www.kkoo.org/view?usp=sharing)

2 国土交通省ホームページ「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」。社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会（部会長：石田東生筑波大学名誉教授）の提言。<https://www.mlit.go.jp/road/vision/index.html>

(2017年度総会後の講演会で「脱スピードのソフトモビリティ社会を」のテーマでご講演いただきました。千葉商科大学名誉教授。東京都豊島区在住)

新型コロナで拡大する交通格差

上岡直見

この25年を振り返ると、環境問題への関心の高まりが多少なりとも脱クルマの追い風になっていた。ところが新型コロナでそれが一気に巻き戻され逆行している。公共交通が感染源になるという怖れから人々が公共交通の利用を避ける一方で、公共交通での出勤が禁止されたり、公共交通での通勤を理由に解雇されるなど過剰な対応がまかり通っている。一方でホンダの関連会社がマイカーを所有している20～69歳の1000人にネットアンケートを実施したところ、全体の6割(20代男性では8割)が「緊急事態宣言下、クルマを運転する機会が増えた」と回答している。また在宅勤務をした417人に車の中で仕事をしたことがあるかを聞くと1割が「仕事をしたことがある」と回答している。アンケートでは「車内テレワーク」と名付けているが、日本の住宅事情を反映して仕事に集中するためにクルマが利用されている実態が示された。

もともと日本の公共交通は世界でも特異な独立採算制を求められる背景から、特に鉄道は「三密」でなければ経営が成立しない。JRや大手民鉄でさえ利用者が2割減ると赤字に転落すると予想されている。まして小規模なバス会社やタクシー会社ではすでに廃業が出始めている。「新しい生活様式」などという政府の無責任な呼びかけで恒常的に利用者が減れば、やがて大都市でさ

えもクルマを持たないと移動ができない状況が出現しかねない。

感染症対策そのものがクルマ社会を前提として立てられ、クルマを使わない市民は視野に入っていない。日頃はあまり用事のない施設と思われていた保健所が新型コロナでにわかに注目された。保健所に行く必要が生じた場合、感染防止策として「公共交通を使わずに来るように」と指示される。クルマのない世帯は公共交通を使わずにどのように行けばよいのか。感染症という性格からして知人に乗せてもらうこともできない。もともと保健所はどんどん減らされてきた。横浜市でさえ8km歩いたという話を聞いた。地方都市では数十km歩いて来いというのか。一部のスーパーや商店が休業してしまった時期もあった。行きつけの店が閉まって、クルマを利用できない高齢者が別のスーパーに回る方法もなく店の前で途方に暮れていたという報告もあった。

新型コロナなど感染症の状況下での自然災害など複合災害に際して、避難所が「三密」になる懸念から避難方法について学会などから提言がされている。

その中には、公共の避難所に行かずに遠くの代替避難場所を検討しておくとかクルマに車中

泊するという「新しい避難方式」の案がある。これもクルマを所有しているのが当然という発想だ。

このように、クルマがないと「不便」の範囲を超えて生命・健康の格差が増大するので、自己防衛のためやむをえずクルマを所有する人も増えるだろう。現時点(2020年6月)でもコロナ死者より交通事故死者のほうが多い。人の動きが激減したはずなのに昨年同期比でわずかに減っている程度で、毎年の「交通安全運動」の範囲内の数字である。実際には利用者が公共交通からクルマに転換しただけかもしれない。

海外ではどうか。米国のトランプ政権には批判もあるだろうが、コロナ危機下での地域公共交通の運行を維持するため250億ドル(日本円で約2兆5000億円相当)を全額連邦政府の会計から大統領のサイン一つでポンと拠出している。EU諸国では、新型コロナを背景としてクルマが乱用されないように、即応的に自転車レーンの整備などが行われた。イタリアでは自治体から自転車の購入補助金が支給された。またソーシ

ャルディスタンスに配慮した上で「公共交通は安全」というキャンペーンを行った。自転車レーンといってもコーンや白線で臨時のレーンを作るといどの対応だが、日本ではそれさえもしない。

しかしこれらの問題は新型コロナで新たに起きた問題ではない。公共交通の利用者2割減は少子高齢化でいずれ到来する状況だった。JRの地方路線ではコロナ前でもJR発足時に比較して利用者が半減から9割減という例さえある。JRもまた無為無策で、利用者が減っただけ列車を減らしたり無人化を進めてますます利用者離れを加速させ、自然災害で路線が被災すると復旧せずに廃止という例もある。国民の暮らしに必要なインフラを営利事業に任せ、国や自治体は知らん顔をしてきたツケがいま現われた。ここで方向転換しないと、クルマを使わない市民は移動の自由がない社会が本当に出現してしまう。(旧会員。2007年の子ども環境学会大会シンポジウム「道草のできるまちづくり」でシンポジストをお願いしたほか、さまざまなイベントで講師を務めていただきました。環境経済研究所(技術士事務所)代表。)



現下の自動車運転労働をめぐる問題

川村雅則

自動車運転労働や自動車運送業をめぐる問題について、当会の会報誌にこれまで投稿してきた。今気がかりなことをまとめた。

1. 新型コロナウイルス感染症と自動車運送業

新型コロナウイルス感染症の影響で雇用や暮らしが脅かされている。完全失業者・失業率の大幅な増加には至っていないものの、休業者の激増が注目を集めた。2020年4月の数値でじつに597万人である。経済の再生に時間を要すればここから失業者に転化する者が出てくることは想像に難くない¹。

ここでは、ヒトの移動の制約・自粛で影響を被った道路旅客運送業に焦点をあてる。全産業では減少が始まった5月でも休業者の増加がみられ、その数は9万人にまでふくれあがった。就業者49万人に対して休業者9万人であるから、その割合は2割弱(18.4%)にも及んだことになる。7月31日に発表された2020年6月の値では、4万にまで急減したものの、就業者数そのものが43万人にまで減っている(前月比▲6万人、前年同月比▲3万人)。つまり失職が示唆される。

厚生労働省の独自の調べ(都道府県労働局や公共職業安定所に寄せられた相談・報告等を基に把握された「新型コロナウイルス感染症に起因す

る雇用への影響に関する情報」)でも、最新の数値である7月22日現在集計分で解雇等見込み労働者数をみると、全体約4万人(39,059人)のうち、宿泊業や製造業(各6,534人)などに続いて、道路旅客運送業が2722人で上位につけている。

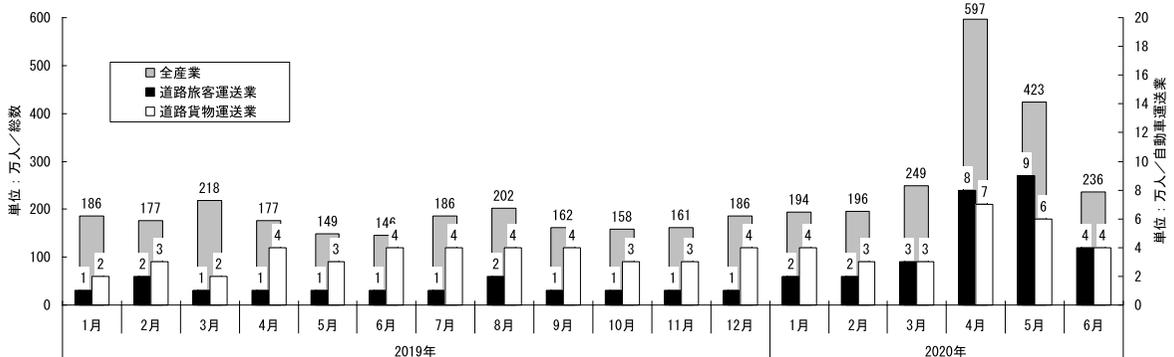
今後はどうなるか。緊急事態宣言は解除されたとはいえ感染者数がおお拡大中であることを考えると、甚大な損害をうけた観光業の再生には時間を要するだろう。またテレワークが進むことを踏まえると、通勤時のバス・タクシーの利用もかつての水準までには再生しないことが予測される。さらなる雇用の悪化が懸念される(なお、国土交通省が毎月発表している「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響」でも自動車運送業などの売上げや輸送状況などが取り上げられているので参照されたい)。

2. 働き方改革、長時間労働と自動車運送業²

コロナ禍で雇用に注目が集まっているが、今年(2020年)の4月から、時間外労働の上限規制が中小企業にも適用された(大企業は2019年4月から施行)。2018年6月に制定された働き方改革関連法の柱の一つである、長時間労働の是正を目的としたものである。

労働時間規制の緩和(高度プロフェッショナル

図表1 全産業総数及び自動車運送業における休業者数の推移(2019年1月以降)



出所：総務省「労働力調査(基本集計、第II-3表)」より作成。

制度の導入、法案審議で削除された裁量労働制の拡大)策も抱き合わせになっていた点に対する批判はここでは割愛するが、時間外労働の上限規制の設置という規制強化策についても、手放しで容認できるものではなかった。

第一には水準の問題である。例外として認められた水準は相変わらずの長時間であって、具体的には、いわゆる過労死の労災認定で使われている基準である月80時間の時間外・休日労働を12か月連続で可能な水準(時間外労働と休日労働を足し合わせて年間

960時間)だったからである。この水準を法で認めることが労災認定行政にマイナスの影響をもたらすのではないかと懸念された。そして第二が、こうした基準さえ適用が猶予された事業・業務が残されたことである。その一つが、過労死の多く発生する自動車運転業務であった。以下ではワースト職種であるトラック運転者に注目する。

図表2は、厚生労働省の発表資料(「過労死等の労災補償状況」)から作成した、脳・心臓疾患の労災補償に関する累積値(2010~19年度)である。c. 支給決定割合は、支給決定件数(当該年度以前に請求があったものを含む)を請求件数で除して算出したもので、認定率(業務上か業務外かの決定が行われた件数のうちの、前者が占める割合)とは異なるので注意されたい。

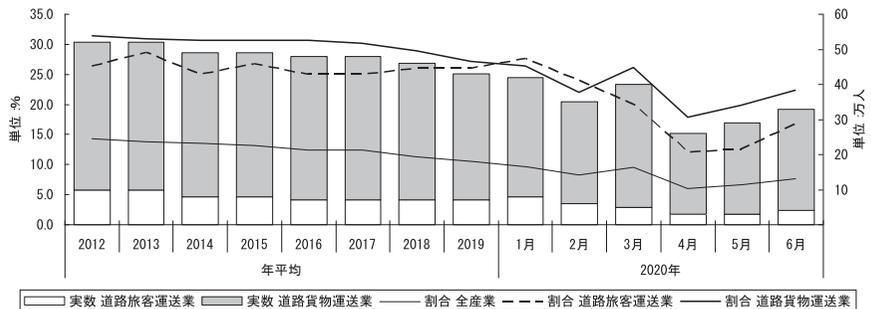
さて、同図表のとおり、トラック運転者には過労死が多い。当該産業の就業者数の規模を考

図表2 全産業及び自動車運送業・運転職における脳・心臓疾患の労災補償状況(2010~2019年度の累積値)

		単位: 件, %	
a. 請求件数	全産業		8,362
	道路貨物運送業		1,314
	道路旅客運送業		355
	自動車運転従事者		1,601
b. うち支給決定件数	全産業		2,734
	道路貨物運送業		774
	道路旅客運送業		106
	自動車運転従事者		828
c. 支給決定割合	全産業		32.7
	道路貨物運送業		58.9
	道路旅客運送業		29.9
	自動車運転従事者		51.7

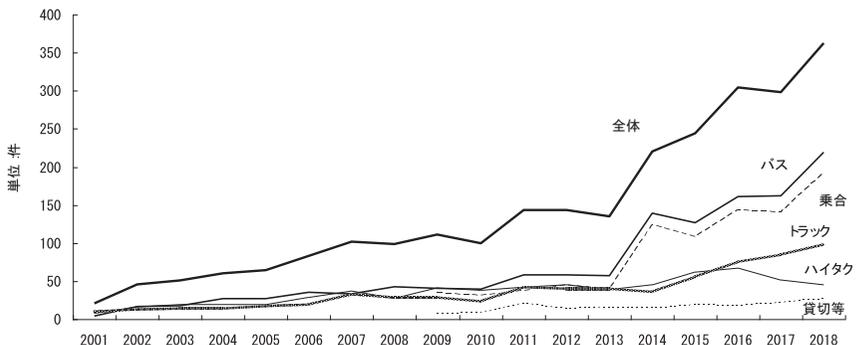
出所: 厚生労働省「過労死等の労災補償状況」より作成。

図表3 全産業及び自動車運送業における週60時間以上労働者数及びその割合の推移



注: 対象は15~64歳の男性雇用者。
出所: 図表1に同じ。

図表4 自動車運転者の健康状態に起因する事案発生状況の推移



出所: 国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報(各年版)」より作成。

えると、そのことは明らかである。背景には長時間労働(及び深夜労働、不規則労働)の問題がある。

図表3は、生産年齢人口にあたる15~64歳の男性雇用者に限定して、いわゆる過労死認定ラインに該当する週60時間以上労働者の規模(実

数、割合)などを、総務省「労働力調査」によって整理したものである。2019年までの値(年平均)では、減少傾向にあるとはいえ道路貨物運送業ではその値はなお3割弱に及んでいた。月別に示した2020年の数値をみると、とくに道路旅客運送業でその値は大きく減少したものの、貨物・旅客ともに徐々に「回復」しつつある。

懸念されるのは、**図表4**にまとめた、運転者の健康状態に起因する事案(事故等)が増加していることである。運転者の高齢化も背景にしてこの傾向は続くことが予想される。

トラックでは、小零細規模の事業者が多く、荷主や元請運送業者との間の運賃交渉力が乏しいために、労働条件の改善を独自に図ることは容易ではない。とくにトラックの長時間労働の改善のためには、荷待ち時間の解消など、荷主側の協力が不可欠である。ドライバー不足を背景にして、これまでも各種の施策(「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の設置(2015年度)、同協議会の下に「トラック運送業の適性運賃・料金検討会」を設置(2016年7月)、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の策定(2018年度))が政府によって講じられてきたが、働き方改革実行計画の策定をうけて、さらに、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が2017年6月に設置され、政府行動計画などが定められた³。

しかしながら、先述のとおり、時間外労働の上限規制の適用が除外された中で、果たしてこれらの施策がどれだけの成果をあげられるのかは予断を許さない。そのことは、労働条件の改善を目的に1989年に旧労働省によって策定された、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示が期待された成果を必ずしもあげてこなかった歴史にも学ぶ必要がある。

3.輸送分野で拡大する新たな事業形態

国際的にも、プラットフォーム型ビジネス、シェアリングエコノミーなどと呼ばれる事業形態が輸送分野で拡大している。事業者(プラットフォーム)による、登録ドライバーと旅客・貨物の輸送需要の効率的なマッチングは行われるものの、自動車運送業者がこれまで果たしてきた、運行管理などは行われない。雇用関係にはないためにドライバーは労働者保護から外れる。こうした新しい事業形態が運転者の雇用・労働条件や安全にどのような影響をもたらすのか、注視していきたい⁴。

注)

1 総務省が毎月発表する「労働力調査」データを使って佐賀一道氏(金沢大学名誉教授)がコロナ禍での雇用動向を配信されている。NPO法人働き方ASU-NETのウェブサイト参照されたい。<https://hatarakikata.net/>

2 ウェブサイトで公開している拙稿「自動車運転労働者の労働条件と労働時間規制の現状」『労働法律旬報』第1924号(2018年11月下旬号)を参照されたい。

3 以上は、厚生労働省『令和元(2019)年過労死等防止対策白書』より。

4 このテーマについては、日本労働弁護団の発効する『季刊労働者の権利』のうち、第317号(2016年10月号)の「特集Ⅱ ライドシェア問題」や第331号(2019年7月号)の「特集2 雇用によらない働き方」に収録された諸論文のほか、脇田滋編著(2020)『ディスガイズド・エンプロイメント——名ばかり個人事業主』学習の友社などを参照。なお、雇用によらない(労働者保護から外れる)働き方自体は新しいものではない。筆者も、貨物輸送分野で働く軽貨物運送事業者や「一台持ち」と呼ばれるダンプ個人事業者の調査などを行ってきた。

(北海学園大学教授 北海道札幌市在住)

トラック、高速バスなど自動車運転労働者の労働環境等に関する川村雅則さんの論文は、本会会報38号～40号、42～44号、46～51号、53号～55号、58号、60号、68号、70号、72号、83号に記載されています。

“クルマなし子育てWG”OB報告

神田 厚

当会の初代代表 杉田聡氏が著した『クルマが優しくなるために』（ちくま新書086）を読んで、私の心の中のモヤモヤが晴れ、この会に入会しました。手元にある一番古い会報は13号です。

送られて来る会報の中で、楽しみにしていたのが梅沢博さんの投稿です。私は東京で6年間の教員生活を経て三重にやって来ました。梅沢さんも東京から茨城に引っ越され、地方でクルマ社会と向き合いながら子育てをされている……そんな日々を素直に綴られた文章に、自分を重ねていたように思います。

私の息子が中学校のバドミントン部に入部してすぐ、1枚の紙を持って帰って来ました。保護者会に提出する同意書です。この部は県内の強豪で、保護者が車を出し合って子どもたちを大会会場に乗せて行っており、“万一の場合は、運転者の責任は一切問わない”という旨の書面に保護者が押印して提出するものでした。

ボランティアで運転をする保護者を守る制度とわかっていても、“我が子が傷ついても一切文句を言いません”という同意書に、親としてどうしても押印する気になれず放置しました。

ただ、このようなことは一般の方にはなかなか出来ないことです。私はバドミントンの指導者としてスポーツ少年団に行ったり、息子が入った中学校のチームにも顔を出す高校教師。勤務校でもバドミントン部の指導をしている……つまり、業界の人間だったのです。

何か言ってきたら、保護者会で本心を語ろうと思っていたのですが、何のアプローチも無く、息子は公共交通機関で3年間の部活を終えました。

本来なら、指導者として……保護者として……心の葛藤を、梅沢さんのように会報で語るべきだったのだと思います。私は当会の「クルマなし子育てWG（ワーキンググループ）」に所属していたのですから……。

梅沢さんの投稿は続きます……そして、遂に56号で「クルマあり」になったことや、57号ではそれに続く苦悩を吐露。地方生活者として、そのお気持ちが良くわかるだけに、“梅沢さんの孤軍奮闘では終わらせない！”と一念発起して筆を執ったのが、58号の『駅伝送り』。そして59号の『駅伝送り(その2)』です。この2本は、数年前の記憶を掘り起こして一気にまとめたもので、クルマ社会と葛藤しつつ子育てをしている全国の仲間に対するエールのつもりで書きました。梅沢さんの一連の投稿がなければ書いていなかったものです。

ちなみに、息子の5歳下の娘も、同じクラブに入部したのですが、その時は、同意書が廃止されたのか？持って帰って来ませんでした。

月日は流れ、私のもとでクルマなしで育った子どもたちは、2人とも運転免許を取りました。「人を傷つけるかも知れない資格にお金は出せない」という私の心を理解し、自分でためたお金で免許は取ったもののクルマは所持していません。願わくば、このまま人を傷つせずに暮らして欲しいものです。

一方、クルマなし子育てを卒業した私ですが、今年、免許更新に行きました。当然、ゴールド免許で5年振りの更新。前回、運転したのはいつか？と考えてみると、現任校に転勤して1年目（8年前）に、学校の公用車を使って家庭訪問に行ったのが最後。つまり、今回は本当に1回も免許を使わずに更新を迎えていたのです。もはや私にとって免許証は身分証明書でしかありません。

地元のバスに乗ると、『免許返納者は運賃半額』という車内広告に目が行きます。都会のバスと違って距離によって運賃が跳ね上がるバスです。“年齢は関係ないらしいし、返納すれば運賃が半額か〜”と、ちょっと心が動きますが、“自分が

きちんと料金を払って支えなくて、誰が支えるのだ！”とブレーキを掛けています。

さて、「クルマなし子育てWG」の皆さんは、どのようなその後を過ごされているのでしょうか？

そして、子育て真っ最中の皆さま！過去の会報をネットで是非、読んでみてください。きっと勇気がもらえると思います。そして、今の素直な気持ちを投稿して頂けたらと思います。

(2020年度～世話人。三重県津市在住)

“会”と関って20年。 私のささやかな行動と、思いだすことさまざま

木村孝子

「会のめざすもの」として、『クルマ優先社会でなく、人優先の社会へ、守ろう地球、増やそう子どもの遊び道……などなど』のすぐれたテーマを持つ“本会”創立25周年を迎えました。関わってこられた代々の“会”代表の方、世話人の方、“会”を愛された方たちに感謝申し上げます。私は“会”に関わって丁度20年。私も会報100号記念に参加させていただきます。

私は小学校教員を1999年に定年退職しました。“会”への私の加入には3点の大きな動機があります。

- 1、クルマに頼らず、公共交通を大切に、自分の足で歩いて移動——が常日頃私の頭にあったこと。
 - 2、退職前、杉田聡著『クルマが優しくなるために』の本を読みました(新聞の図書欄で紹介されていた)。排気ガスを減らし、交通事故を減らすため、特に医師、学校の先生にはがんばってほしいと書かれていて(196ページ)、私とその気になったこと。(杉田聡さんは、この“会”の初代代表ですね。今、いかがおすごですか。ぜひ“会”へ戻ってきて、再びご指導下さいますことを希望します。)
 - 3、丁度私が学校をやめた時、今の“会”の共同代表の1人の足立礼子さんが“しんぶん赤旗”の家庭欄に、写真入りで紹介されていて、「クルマ社会を問い直そう」と語り、入会を呼びかけておられました。私は即加入(年会費も2000円とそんなに高くないし)。
- 以上3点の加入理由は私の輝かしい(!)動機

です。足立さんには、私の投稿の添削やお励ましの言葉など、常にいただき大変お世話になっていて、ついでながらここでお礼申し上げます。以下20年間のいろいろな思い出をつらねたいと思います。

私が入会した時の“会”の代表は今、鳥取にお住まいの三田直水さんだったと思います。三田さんは子どもの頃から、向こうから走ってくるクルマが恐怖であったと、エッセイに書いておられます。確かに道は私たちのもの。クルマが走ってくるのは恐怖と違和感。正しい認識だと思います。私は会員となって20年間、よほどのことがない限り、毎年4月の総会に出席してきましたが、どこの会に出席しても発言したい習性(!)のある私はこの“会”でも話させてもらいました。この“会”には「木村さん、しゃべりすぎ」と私の発言を制する人はいませんでした。私はなにか言ったのだと思います。代表の三田さんが「いつも励ましの言葉をありがとう」と言って下さったことを私は忘れません。

総会、講演会が終わると、会費を集めて懇親会があります。過去にこんなことがありました。どこかのホテルの方がその懇親会を請け負われたのか、数人、会場へ入ってこられて、白いテーブル掛けをかけてたちまち会場をセットして下さいたことがあり、ホテルみたいで楽しかったです。総会とは違う柔らかめのスピーチを一人ひとりが話すのですが、会場いっぱい3、40人位いて盛況(今は減りましたね)。どんなにお

酒が入っていてもスピーチがはじまると、しいんとして話し手に耳を傾げるこの“会”はさすが。西は下関から東は北海道まで日本国中からの人々のスピーチ。地域のこともいろいろわかって貴重な集まりです。

今は、あまりいらっしゃらないようですが、“会”には“鉄ちゃん”とって鉄道ファンの若い方が多くおられました。クルマより鉄道を愛し“会”の会員として、北海道から来ました、などと言って総会を盛り上げて下さいました。楽しかったです。

最寄りのJRの駅まで約10分、私の散歩コースの一部。コロナ禍の今、4月、5月は上・下線ともガラガラの常磐線が走っていて、とても寂しく、世の中の動きに大変な不安を感じています。なつかしき鉄ちゃん達、今どうしていますか。

私がいろんなことを話すものですから、「自分も加入する」と言って、夫が“会”に加入し、2人で総会へも出るようになりました。この“会”に夫婦で加入しているのは、松戸の杉田ご夫妻と私達だと思います。杉田さんは“会”の代表もされましたし、奥様の方は、世話人、会報発送係など並々ならぬご尽力であることをお礼申し上げます。

いらぬことも書きますが、へたなカットの絵を会報に載せてもらってもう10数年。カットのそばのK、T、は私のイニシャルです。夫はカット絵の陰の応援者。喜んでくれています。あるセミプロの絵かきさんにカット絵のことを話したことがあります。文字の多い刊行物に(写真もありますけど)、ちょっとした季節の絵などあるのは大事なこと……など言ってもらい安心しています。昔々、近所の絵画教室のY先生と親しくなり、絵を学んだことがあります。画材を求めて、今、沖縄在住のY先生とはずっと交流があり、毎回の“会報”を送りつづけています。「良い」とか「悪い」とか？必ず絵の批評を受け、老骨にむち打って描きつづけています。

99号にグルメ列車のことを書いておられる運輸評論家の堀内重人さんは、数年前、“会”総会

の時、講師として、講義を下さったことがあります(鉄道の話かなにかだったと思います)。質疑応答の時間になったとき、シーンとしていたより、だれか発言した方がいいだろうと思って、私が勇ましく(!)なにか言ったのだと思います。こういうとき、質問者は自分の発言が講話の内容に合っているのかどうか不安を感じます。堀内さんは私の質問をていねいに取り上げて下さり、「どうもありがとうございます」と言われました。私はあのときのさわやかな応対を忘れません。

娘が運転免許証を取得したときのことは、私の一生のショッキングな事件(!)のひとつ。「クルマに乗らない。歩くこと優先」の私をず〜っと見つけてきて、理解も寄せていた筈の娘ですが、つれ合いの転勤で山形市住民となりました(2015年)。山形はクルマがないと、不便と(公共交通が少ない)、私に内緒で自動車教習所に通いました。ある日、「お母さん、ごめんなさい、今日始めてクルマで路上に出た。ベビーシートに娘(私の幼ない孫娘)をのせて」と電話があり、私は仰天して、腰を抜かささんばかり。そのときの投稿「お母さん、ごめんなさい」を、涙して読んだと先の三田さんからおハガキをいただきました。

山形にはなん回も娘一家に会いに。山形には、郷土研究家で、クルマ社会についてたびたび貴重な論文を“会報”に発信される小林和彦さんがおられ、山形を近く感じています。

もう一人の共同代表大阪の青木勝さんも現職をもちながら“会”にご尽力され、お礼申し上げます。林裕之世話人さんも会報係として、私の投稿の見直しなどしてもらい、おせわをかけています。ありがとうございます。宮城へ引越された後藤昇さんも長い間世話人としてお世話になりました。

私サイドのことをいろいろ書き連ねましたけど、“本会報”には、学者、研究者、シンクタンク……等々、すぐれた方々の報告分が満載です。読み易さがとり得の私の一文。掲載、感謝申し上げます。

歴史をゆるがす恐ろしいコロナ禍の今、世界中でさまざまな不幸を生んでいます。人が集えず、なにもかも中止、延期、先が見えない。

2021年の総会には集まれたらいいですね。こ

の禍を機に、私たちの“会”も、人類全体も“自然”を大切に思う心を持ち続けていきたいと思えます。

(地域活動連絡係。茨城県龍ヶ崎市在住)

会創立25周年、会報100号記念に寄せて

木村利雄

私がクルマ社会を問い直す会に参加することになった切っ掛けは、職場で定期購読していた「環境新聞」に掲載された小さな記事でした。当時愛知県職員として環境行政の一端を担い、自動車交通の増大によりもたらされる大気汚染や自動車廃棄物の問題にも関わっていました。子ども時代から鉄道やバス、自転車に関心が深く、地図や時刻表を眺めて、色々なことに思いを巡らせる時間が、至福のひとつでした。種々の交通問題にも自然に目が向いて行き「なぜこんなにクルマ優先の社会なのか」との思いも、歩く都度、自転車に乗る都度、日増しに強くなっていきました。

私が生まれ育った愛知県の西三河地域は、トヨタを始めとした自動車産業の一大集積地ですが、未整備の道路に自動車(特に大型ダンプカー)が野放図に走り悲惨な状況でした。時代は高度成長期、交通量の増大とともに自動車が原因の死傷者の数も比例して増大していました。近隣の西加茂郡猿投町(現豊田市)では、1966年12月15日ダンプカーが保育園児らの列に突っ込み11人が死亡、22名が重軽傷を負うという、悲惨極まる歴史的な事件が発生しています。この事実に対する対策としては、自動車交通を減らし、自動車に依存しなくてもいい社会にするような政策を、早急に考え実行に移さなければならぬわけですが、当時の政策は、名古屋都市高速道路の建設を始めとした自動車のための道路網拡充一辺倒の政策でした。

また名古屋都市圏の公共交通は、名古屋市内を除き名鉄が独占的に経営をし、行政は公共交

通にはほとんど関心を示しませんでした。名古屋市は路面電車の廃止(1974年3月31日全廃)を、名鉄は普通停車駅を全廃、バス交通に転換するという、今では想像を絶するような方針を打ち出しました。この方針に基づき1969年7月6日突然、列車ダイヤの変更を断行します。経済の高度成長により人口が急増していた時期です。いつも利用する支線の普通停車駅ではバスなどの代替措置もなく昼間2~3時間に1本、本線でも1時間に1本しか列車が停車しないというような状態になりました。名鉄の列車特急化方針で徐々に停車本数は少なくなっていました。それほど都市化が進んでいなかった1950年代でも毎時2本の停車が確保されていた駅なのです。いくら田舎でもこれでは生活できません。このダイヤの変更を境に一気に公共交通からマイカーへの転換が進んでいきました。

なぜこんなことが許されるのか。当時の新聞報道によると「発展する名古屋都市圏の新しい都市交通にマッチした輸送体制をつくるため」という理由が掲げられていますが、根拠も薄弱で説得力に欠けるものでした。地域交通を鉄道会社一社に委ね、行政も深くかかわるシステムが確立していないと、地域住民の生活は一気に窮地に陥ってしまうことを身にしみて感じました。東京や大阪の鉄道が見違えるように近代化され乗客を増やしていった時期、名鉄が先頭になって地域をクルマ依存社会へと強引に牽引していったというのも過言ではないと思います。普通停車駅を全廃するという計画は、あまりにも無謀で地域住民や利用者の不満も高まったため、計画は途中で頓挫、現在では全体的に毎時4本以

上の列車が停車する駅も増え、利便性の高い公共交通として機能するようになっていきます。

しかし、一度マイカーに移ってしまった乗客を引き戻すことは容易なことではありません。1969年のダイヤ変更から半世紀以上経過した今もずっと尾を引き、マイカー依存度は高止まりのままです。愛知県の自動車保有台数は全国一で、自動車交通の分担率が高いのは、名古屋の百メートル道路に象徴されるような道路事情の良さやトヨタなどの自動車産業の集積を挙げることが一般的ですが、これは一面的な見方なのではないか、当時の行政や公共交通を担う事業者の熟慮を欠いた場当たりの判断の結果、というのが妥当な見方だと思っています。これは歴史を振り返り状況を分析すればわかります。

当時この状況を何とかしたいという思いから、関連書籍を読み、新聞記事の切り抜きを始めました。自分の考えを新聞に投稿、各地で開催されるクルマ社会に関連がありそうな講演会などに参加したりもしました。同時に同じような考えの人や団体は存在していないのかと探しましたが、当時はインターネットも普及しておらず、一人で考えるしか術はありませんでした。でも何か行動したいという思いは募る一方でした。

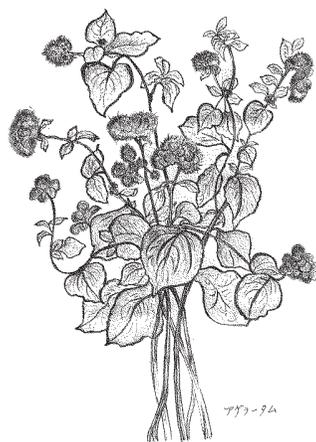
そんな日々が続いていた頃出会ったのが冒頭でも触れた、1995年4月26日付け環境新聞の「NGOインフォメーション」欄の「脱クルマ社会をめざす会（仮称）発足準備会開催」の記事でした。この記事を見て躊躇うことなく参加することとしました。1995年5月27日土曜日、会場の品川区立中小企業センターは、すごい熱気に包まれていました。同日、会の名称を「クルマ社会を問い直す会」として運動体が発足しました。私の高揚感も頂点に達しました。その後は毎年の総会には出席していましたが、仕事や地理的な制約もあり、会の運営に積極的に関わることもなく月日が経過しました。当初百名近くあった総会参加者も3回目頃からは30名くらいになっていきました。その後世話人や地域活動連絡係を経験しましたが、当初描いていたような活動をするには叶いませんでした。それだけ人の考え方は多様でクルマ依存社会の壁は厚く、打ち砕くことは

容易なことではないと痛感しました。

でも悲観することばかりではありませんでした。私の地元では鉄道の改良・新駅設置、コミュニティバスの運行開始など、元来貧弱だった公共交通の水準は、子ども時代に比べ数段アップしましたし、地元大企業のマイカー通勤の鉄道への転換やエコサイクルシティ計画の推進なども進みつつあります。これは行政が公共交通や自転車政策の重要性にやっと気づき始めた結果です。専任の職員を配置する近隣自治体も増えています。やはり粘り強く関心を持ち続けていけば光は見えてきます。

「クルマ社会を問い直す会」に参加し得られた一番の収穫は、全国各地のクルマ依存社会に疑問を持つ人と交流ができ、多様な考えに触れることができたということです。「クルマ社会を問い直す」という活動に対し、世間の冷ややかな視線を意識することも多く、孤独感に苛まれることも度々ですが、会の存在は活力を取り戻すための源ともなっています。今後もクルマ優先社会から人優先の社会への転換をめざし、皆さんと緩やかに連帯しつつ、息長く考え続けていけたらと思っています。

(2003～07年度世話人、現・地域活動連絡係。愛知県安城市在住)



会発足25周年に寄せて——息の長い運動を！

後藤 昇

クルマ社会を問い直す会が発足して25年になるとのこと。これからも地道に活動していきたいものです。

私は、10数年前から数年間、世話人として、清水真哉さんと一緒に事務局を担当しました。

記憶に残っていることとして、まず、今も続いています、東京ミーティングの運営です。ミーティングに参加してくれる会員が興味を持てる議題を考えるのに苦労しました。

また、横浜カーフリーダーへの参加も記憶に残っています。

しかし、会報99号に実行委員会が解散するとの記事が載っていました。

会報の記事には書かれていませんが、10年ほ

ど前、実行委員会に参加していた複数の市民団体がほぼ半々に分かれてしまい、片方がそのまま実行委員会を引き継いでいるという経緯があります。

今思うと、分裂の原因は、市民団体どうしの相性、カーフリーダーと市民団体の活動をどう関係づけるかについての違い、世代の違い、などが複合的に作用したと思われます。

もう少し話し合いができて、お互いの折り合いがついていれば、もう少しは存続、継続できたかな、と思います。残念です。

(2006～10年度世話人／事務局 現・地域活動連絡係。宮城県栗原市在住)

「新しい生活様式」はクルマ社会にこそ

小林和彦

問い直す会が25歳となったことを嬉しく思います。

当会の地道な活動が少しずつながらも多くの人々の共感を得ているものと確信いたします。特にクルマが地球全体に溢れて膨大な量の温室効果ガスを排出していることが最近の殺人的な異常気象の頻発に現れていることは確かで、人々はかすかながらもそれに気づくようになったと思われます。同時に今年になってウィルス禍の沈静化もまた世界的課題として地球温暖化抑制とともに突きつけられ、この論稿ではまずウィルス禍の問題からスタートしたいと思います。

今年に入り日本では2月頃からいわゆる新型コロナウイルス禍が蔓延し、ひと度沈静化するかとも思われたが、6月中旬から東京を中心にぶり返し、たぶん翌年(2021年)にも及ぶような

勢いである。

ところで私は「新型コロナウイルス」という呼称には違和感があり、以下Cウイルスと呼びたい。というのも「コロナ」とは元々は日食の際に見られる太陽の周囲に輝く光輪のことで、単にそれに形が似ているということでこのウイルスがコロナウイルスと名付けられ、以前流行したサーズやマーズなどのウイルスもコロナウイルスで、それらと少し違うことから「新型コロナウイルス」と名付けられたようだ(※但し、アメリカの研究機関では特に「新型」の用語は付加されてない)。なお、この呼称は会社名や店名、人名やペットの愛称にも用いられており、コロナ社やコロナ君は大迷惑しているだろう。ちなみに我が家で使用している石油ストーブは3台ともコロナ社製である。また、蛇足かもしれないが、天照大御神やアポロン、古代エジプトのラー神

などの東西の太陽神も心外であろう。

出だしから話が大きく逸れたようだが、このCウィルス禍により国と地方の行政とマスコミは盛んに「三密回避」を始めとした「新しい生活様式」なるものを国民に推奨しており、民間の企業や団体、飲食店などもそれに倣っているようだ。

しかし、問題にしたいのは「新しい……」という表記である。これではCウィルス禍が恒久的に持続し、それゆえ三密回避などの生活様式もまた恒久的ということになる。

そして「ソーシャルディスタンス」というわかりにくい用語も多用され、これも「新しい……」の一環で、感染回避のため密着を避けるべしとのことであるが、もともと神社の祭礼などの神輿渡御などに見られるように人類は太古の昔から群を作ってきたし、ソーシャルという英語には精神的にも身体的にも人と人とを引き離す(ディスタンスする)意味を有していない。

“ソーシャル”の好例は社交ダンス(ソシアルダンス、ソーシャルダンス)であり、男女のペアが手を取り合い、身を寄せ合ってより優美な舞踏を築いていこうとする。

更に、ソーシャルイズム(社会主義)という旧ソ連のような暗く堅苦しいイメージが付きまとうが、元来はやはり多様な大衆が知恵を出し合い協力し合ってより良き社会を築いていくという意味である。北欧、西欧の福祉社会もソーシャルイズムに基づいている。

それに対してソーシャルディスタンスには人と人との寄り添い合う意味とは逆の「差別化、隔離、排除」の意味合いが強いのである。

しかし人々が身体的に近づかなくともオンラインでも交流が可能だということで、飲み会までがオンライン化している。でもやはりこれとて人間社会上は本来的在り様ではないし、クルマ依存と同様な過度の文明依存形態である。何もかもオンラインやネット利用ということになると電力消費量も桁違いに上昇し(※註)、ウィルス感染回避のため公共交通を避けてマイカーへの転換の加速化及び電気自動車・自動運転の大衆化とともにやはり原発の新增設は必要だとなりかねない。携帯パソコンともいうべきスマ

ホにあまりにも多くの機能を具備させることも問題多しと言わねばならない。

※註 世界的人気歌手の動画を全世界のファンが一斉にアクセスするとサーバーの冷却などで発電所一か所分の電力を消費するとも言われている。

また、医療機関でもプラスチック系の使い捨ての廃棄物や飲食店のテイクアウト方式に伴うプラスチック系トレイの量は膨大で、遅からず環境汚染を引き起こすが、これとて対ウィルスということであらうのが悲しい現実である。

以上により、人々の蓄積されたストレスによる感情暴発も時間の問題となり、環境汚染の深刻化も加速する。加えて大都市ですらマイカー利用度が復調し、事故の不安も増すのみならず、二酸化炭素を含む排ガスの排出量や騒音、振動も増加する。

それゆえ「新しい生活様式」はあくまでも「当面の……」でなくてはならないのだが、行政や感染症関連の識者たちはCウィルス禍はもはや恒常化しており、または別の新たな感染症が日本に上陸するとでも見込んで、敢えて「新しい……」を喧伝しているようにも思えるが、私の個人的思いでは、たとえウィルス禍が1年どころか3年～5年も続こうが「当面の……」であってほしい。

もし、それでも「新しい……」を社会全体に適用させたいなら、人と人との身体的なものよりもクルマの使用について適用させるべきではないか。

まずはウィルス感染対策としての三密をクルマとの関係に当てはめてみよう。

「密接」は走行中に前のクルマとの車間距離を縮めることだけではない。できるだけクルマを身近な所に置かないこと。つまり自宅敷地内や隣地を駐車スペースとしないこと。できれば所有しないこと。駐車スペースが身近すぎると安易にクルマを使用することになる。次に「密閉」であるが、マイカー利用は一時的にも自己や同乗者を密閉空間に置くことであり、走行中は街路の景観美などには無関心になり、歩行者のクルマに対する恐怖心すら考慮しなくなる。即ち聖人君子のような人物すらひと度この密閉空間

に入りクルマを動かし始めるとできるだけ早く走らせようと自己中心的になる。そして「密集」であるが、行政も大型店舗なども広大な駐車場造りに懸命で、できるだけ駐車場に多くのクルマが集まることを喜びとする。いわゆる駅ならぬ駅たる「道の駅」はその典型であろう。

ソーシャルディスタンスをクルマに適用すれば、クルマの走行区間の限定(隔離)になる。都市の中心街や住宅街を歩行者と自転車を優先にすれば、クルマは周辺部を迂回することになる。おのずから駐車空間も限定されてくる。

そして更に「新しいカーライフ様式」に加えるべきなのは、マイカー族も「低速走行」に慣れてもらうことであり、走行システム自体にも法定速度以上の速度が出ないように自動抑制装置が搭載されるようになってほしい。ともかく死亡事故の大半はスピード違反に関わるものであり、ドライバーが悲惨な事故の加害者にならないようにするためにも、マイカーの低速走行は不可欠である。

公共空間、とりわけ都市空間が緑地よりもアスファルトで覆われた駐車スペースや車道などクルマ及びクルマ関連の施設だけが「密」になっている状態の社会からの脱却が望まれる。但しこれは日本だけではなく全世界が一丸となった取り組みが必要で、世界全体のクルマの台数と走行量を削減し、温暖化の加速化に伴う水蒸気の異常発生と天候の激変による異常気象の抑制を目指すべきではないか。クルマが減少すればおのずと関連する産業から排出される温室効果ガスの排出も減少する。

Cウィルスはあたかも世界皇帝になったかのような感があるが、かつてヨーロッパ全体を席卷したナポレオン帝国も欧州各国の共同戦線によりあっけなく瓦解した。同様にCウィルス帝国も世界各国の協働の取り組みにより瓦解されることを望む。むろん今まで増殖して止まず二酸化炭素などを大量排出して人類に脅威を与えてきた「目に見えるウィルス」たるクルマの、世界規模の削減による気候激変の脅威からの解放も、望まれる。ウィルスは人間の細胞から栄養を補給して増殖するが、クルマは人間の欲望に取り入って増殖してきたのである。

しかしウィルスも狂暴化しない限り人類と共存して、むしろ有用な役割を果たしてきたものも少なくない。同様にクルマも増え過ぎれば問題が多くなるが、公共交通車両や救急車、消防車など社会に有用なクルマも多い。目に見えないウィルスさえ有益なものがあるのだから、「目に見えるウィルス」ならもっと扱いやすいはずで、クルマを公益に資するべく社会全体で知恵を出し合い、クルマとの共存を図るべきであろう。それこそSOCIALISMの一環となろう。

(地域活動連絡係。山形県山形市在住)



せめて子どもたちを守る思想を

小林成基

クルマは便利だ。最近、歩くのがおぼつかなくなってきた義父母を健診やデイサービスに送り迎えするのに、クルマが無かったらどうするか、時々考えてみることもある。義父を乗せたクルマ椅子で、付き添う義母が躓いて転ばないかを気にしながらあの段差を超えて、こちらの階段を上り下りして、グルッと大回りしてバス停へ、親切なバスドライバーに何度もお礼を言って、辛抱強く待ってくれた乗客の方々に平身低頭し、ほんの数分で降りたら歩道の傾斜に気を付けて横断歩道を二つ渡って、歩道の真ん中に取り残された電信柱を迂回するのに車道に降りて、ずーっと先の切り下げ部分までクルマに怯えながら進んで歩道に戻り、けっこうな上り坂を病院の玄関までたどり着く……。それが、迎えのバスが来れば載せるだけ。急なことがあればマイカーのミニバンに全部積み込んで、病院の地下駐車場まで行けばなだらかなスロープが大きなエレベーターに直結している。雨が降っても台風でもびしょ濡れにならずに、年寄りがもっと年寄りを、しかも複数運べるなんて、なんと恵まれたクルマ生活かと感謝したくなる。

そのかわり、齢70を超えた身だから、帰宅した後は緊張で目眩がするほど疲れ切って、しばらくは使いものにならない。天候が悪かったり、暗くなってから出かけざるを得なくなった時は、世間話に耳を貸す余裕がまったく無いくらい真剣に生命掛けで安全運転に集中するのだ。義母が「なにか怒らせるようなことを言ったのか」と娘である家内に心配して相談したそうだが、運転中は話しかけられても上の空である。この便利さを享受するために、レベル2の自動運転車に乗り換えたが、緊張は解けない。クルマは私の運転技量よりはるかに上手に走ってくれるのだが、いつも確実に停まってくれるのか、どんどん割り込んでくる元気なクルマたちとの距離は大丈夫か、歩道から飛び出してくる自転車が目前で転ばないか、横断歩道の脇でスマホを

見つめている歩行者が突然渡り出さないか、心配のタネは尽きることがない。幸いにして半世紀近いクルマ生活で無事故無違反でやってこれたのは、この怯えを片時も忘れなかったからだろう。あついや、5年前に高速道路を降りたところで検問にあつて、一番後ろに座っていた義母がひと息つくためにシートベルトを外していて、私の免許証から数年間ゴールドマークが消えたことがあった。それが生涯唯一の違反であつてくれることを祈りつつ、もう数年は運転することになりそうだ。

25年間に登場した携帯電話、2008年に投入されたスマートホンが、私たちの生活をまったく変えてしまったように、戦後急激に普及したクルマも、それが無かった時代の生き方が想像できなくなるほど、生活を一変させてしまった。便利さの普及は、一方で深刻な犠牲を生むことになった。それはクルマのせいというよりは使う人間の能力と心構えの産物でもある。ちょうど、便利な電話の普及と慣れが、その特性を悪用してさまざまな犯罪の温床となるのに似ている。

詳しく見てみると、交通事故死者のピークであった1970年には、クルマの保有台数は約1,653万台、内乗用車は約727万台、トラックは約808万台であったが、2019年では約8,179万台、約6,177万台、約1,438万台と、それぞれ約4.9倍、約8.5倍、約1.8倍になっている。にもかかわらず、交通事故件数は約71万8千件から約38万件、負傷者は約98万名から約46万名とそれぞれほぼ半分になっている。死者にいたっては16,765名から3,215名、約5分の1に減少している。24時間統計なので、世界標準の30日統計にすると2割くらい、一年以内に死に至る人は約4割、数字が大きくなるのだが、それにしてもクルマの数が増えているのに事故と犠牲者が減っているのは、クルマの性能、道路設計、交通管理技術、そして医学などが長足の進歩を遂げているから

だろう。

進歩していないのは「思想」である。

交通事故を減らし、クルマの利便を維持しようとする努力は認めるとしても、政府の交通安全基本計画は第10次に至っても「平成32年までに24時間死者数を2,500人以下」とする目標を掲げ、これを以て「世界一安全な道路交通を実現する」と書くのである。確かに、人口10万人当たりの事故統計上は世界一になるのかもしれない。だが、それは徹底的な努力ではない。なんとしても幼い命や不幸な家庭をつくらないという決意が感じられない。2,499人の尊い生命が失われて、目標達成おめでとうと言える感覚がわからない。あたかも新型コロナウイルスの感染蔓延は怖い、経済を維持するには少々の犠牲はやむを得ないと聞こえる政府の方針とまったく同じ発想だと、私には思える。

ビジョン・ゼロを掲げる国々や都市がある。思想は明確だ。交通事故が起きるさまざまな要因をすべて排除する決意を具現化することを国家の、都市の、市民の意志とすることだ。そのためには多少の不便を許容しなければならない。たとえば子どもたちが学校に通う道路は、通行止めか居住者限定で徐行があたりまえである。ところが、幹線道路が渋滞すると抜け道に使う輩が出てくる。交通管理者（公安委員会／警察）はなぜか多くの通学路を標準法定の制限速度である60km／時のままにしている。通学路指定された道路は延べ107,802kmもあるが、歩道が付いているのは41％に過ぎない。過半を占める市町村道の歩道整備率は28％。実に7割以上の通学路で、子どもたちは急ぐクルマに追い立てられているのである。その結果、2018年までの5年間で小学生の死傷者は3,276名、内死者は81名、それも1,2年生が半数以上だ。手を挙げて横断歩道を渡ろうと教えられただけの子どもに、交通違反を咎めることなどできない。ルールを守り、よそ見をせず、遅刻しようとも速度を落とし、細心の注意を払ってクルマを操作するのは

大人の最低限の責任であり、抜け道を案内するナビゲーションシステムの販売を禁止し、対人監視自動ブレーキを義務づけ、道路の物理的な速度抑制設計を基本とし、場合によっては細街路を通行止めにするのは政治と行政の役割である。

諸外国からはずいぶん遅れたが、日本でも住宅地や商業地など歩行者とクルマ、さらには自転車などが混在錯綜する道をゾーン30に指定する作業は2012年に始まった。現在では全国で3,000箇所になろうとしているが、車線幅が広いまま、ハンプもシケインもなく、取り締まりに充てる警察職員に余裕もない現状では守られるはずもない。ある地方都市で抜け道対策に、交差点から次の交差点のちょうど中間にクルマ止めをつくって通過交通を止める提案をしたことがある。実験まではうまく行った。その道の両入口に「通過できません」と表示し、いつものように通過しようとしたクルマが何台も立ち往生したが、二日目からは誰もその道を使おうとはしなくなった。実験が実験で終わってしまったのは、道沿いに住む高齢の有力者が、毎日かかりつけの病院に通うのに遠回りになるとして反対したからだ。変えることがいちばん難しいのは「こころ」なのである。

だからこそ、まず、せめて子どもたちを守る思想を打ち出すべきだ。そのためならクルマはもちろん、自転車が不便になろうがかまわない。折から第11次交通安全基本計画の策定が進んでいる。本部長は総理であり、文部科学大臣も国家公安委員長も国土交通大臣も総務大臣もメンバーだ。まさか信念もなく政治家を志したわけではあるまい。交通事故をゼロにするために、あらゆる手段を講じると断言して、世界一を目指して欲しいと祈るばかりである。

(2012年総会後の講演会で「自転車の本格活用推進のために 自転車はどこをどう走るか」のテーマでご講演いただきました。NPO自転車活用推進研究会理事長。)

道路交通行政への疑問——道路交通法を中心として

神原茂典

当会が25周年を迎えたことは、大変喜ばしく思います。記念号発行にあたって、日頃私が思い続けてきた疑問を書き綴ってみます。

1. 道路における危険とは

道路交通法(道交法)の目的は、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする」*1とあるが、その冒頭の文言「道路における危険を防止し」は、わざと問題の本質をはぐらかした言い方だ。道路の構造、品質、周囲環境などが危険だというならば、交通の方法で到底防止できるものではない。ここは、「自動車の運転にまつわる危険を防止し」とすべきところだ。国の産業政策、自動車業界の意向を汲んで、意図して自動車という言葉を書かなかったと言うべきであろう。これがこの法律の根底に流れる思想であることに疑問を感じる。

2. 交通の安全も円滑も

同じく、道交法の目的で、「安全と円滑を図り」の部分がかたまた問題である。こういう規定を調和条項というのだそうだが、この円滑という言葉が安全を骨抜きにしている。事実、警察と話をすると、この円滑という言葉が常に出てくる。つまり、円滑とはクルマの動きをなるべく止めないことと解釈されてしまっているのである。従って、信号機や横断歩道の設置要請をすると、それは交通の円滑を妨げるからダメだと拒絶されてしまうことが度々ある。この規制と許容の調和条項はかつての公害対策基本法でも盛り込まれていて、その法律を骨抜きにし、環境汚染を拡大してしまったと評価されている。道交法でもこの円滑という言葉は削るべきではないだろうか。

3. 交通の管理を警察に委せて良かったのか

この国の制度の中でも奇異に感じるのが、道路管理者と交通管理者という言い方である。道路管

理者は国交省、区市町村であり、交通管理者は公安委員会(警察)である。役人は上手い言い方を考えたものである。交通管理者と名乗る根拠は、交通規制は公安委員会、つまり警察の権限となっているからである*2。実際のところ、新しい道路の建設や、改良に際して警察が市民への説明の場、協議の場に出てくることはない。しかし、完成後の交通規制は警察が黙って決めるのである。これがまちづくりの大きな障害になっている。市民の声が道路の規制方針に反映されないのである。交通の円滑を重視する警察が、厳しい規制をすることはまず無い。本来、道路とその交通管理は表裏一体のものであり、道路の建設、改良は交通の不便解消や輸送力向上などを目指して行われるものである。そこには市民の目から見た安全面、環境面の改良点などが反映されてしかるべきである。然るに、この国では道路建設と交通の管理が全く別の組織で行われているのである。こんなおかしい話はない。

4. 役所の縄張り争いはそれ以外にもある

上記の役割分担で更におかしいのが、旧運輸省と警察の関係である。クルマの構造、性能などの規格、形式認定、クルマそのものの所有登録、整備検査の実施管理なども旧運輸省の所管であって、国交省に引き継がれている。この部分は警察の権限では無い。交通管理者が交通の管理だけを行って、クルマそのものの管理はやらないというのには違和感がある。運転免許制度を含め、移動手段全体から見れば、鉄道、船舶、航空、全て国交省の所管である。ゆえに、免許制度を含め全て国交省の所管とし、警察は取り締まりだけに徹すべきではないか。

5. 道交法はマニュアルである。全員が知っておくべきなのだ

道交法は大きく言って3つのパートに別れている。最初が交通方法の規則、次が免許制度、最

後がその他取り決めと罰則である。内容的に言えば最初の交通の方法が一番重要である。この部分は基本的にマニュアルであると言って良いと思う。自動車運転者、自転車、歩行者、全ての国民が知っておかなければならないマニュアルである。ところが、これを習うのは自動車免許を取ろうとして教習所に通う者だけである。小学校の教育課程に盛り込まれているものではない。これはおかしい。子供であっても標識の意味とか、一方通行の意味など知っておかねばならないことが沢山ある。まして、自転車に乗る機会の多い中高生には必須のものであろう。果たしてこのままで良いのであろうか。

6. 安全運転の義務

「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。」*3。自動車の運転にまつわる危険防止のためには最も大切な部分である。本来、この規定が最優先の条項でなければならないのに、取って付けたように後ろの方に出て来ること自体がおかしい。この義務違反は罰則も甘いところにも問題があるので、もっと厳罰化すべきである。さらに言えば、自動車事故の殆どに何かしらの安全運転義務違反がからんでいると思う。従って、この条項を取り締まりに徹底適用することが、危険防止に効果的ではないだろうか。

7. 規定のつくりが無駄が多く、分かりにくい

本会の会報73号にも書いたのだが、駐車に關する規定がその好例である。駐車そのものの定義が分かりづらいし、駐車の定義において荷物の積み卸しをわざわざその例外とし、おまけにその例外が有効と見なされる時間の範囲を決めている。さらに駐車の細目条項において、何m以下の幅の道路、また決められた場所の何m以内には駐車してはならないと、くどくど取り決めている。これが多くて分かりづらいので、守られていない。先ず、考え方として交通の円滑を強調するなら、道路における駐車は全面禁止を前提とすべきではないだろうか。駐車出来る

ところは少ないのだからそこを許可すれば済む。そうすれば全国に何百万本あるかしのれない駐車禁止の標識が不要になり、膨大な経費の節減にもなるのではないか。

8. 悪意のある運転は道交法では防げない

道交法は5に書いたように、もともとマニュアルである。守らなければ必ず事故になるわけでは無い。従って、違反に対する罰則も教育的指導の程度になっている。反則をしても罰金さえ払えば運転を続けられる。性善説に基づいているのである。ところが現実には心がけの良い運転者ばかりではない。わざと危険な運転をする者もいる。違反を面白がる若者もいる。飲酒運転がいつまで経ってもなくなるのも性善説に基づいていたからである。悪意のある運転は無いという前提は疑問だ。

9. 裁判のあり方にも多くの疑問が

裁判の判決結果の記事を新聞で見ていると、その判決において道交法の違反が原因であるとした例を余り見かけない。判決は道交法に照らして下しているのでは無く、裁判官の独自の判断基準に依っているように感じる。例えば、規制速度を大幅に超えていて大事故を起こしても、最終的な判決は単なる過失とするといった具合である。つまり速度超過を罪として考慮していないのである。法の理論は不詳だが、道交法の役割を軽視しているように感じてしまうのは、おかしいのだろうか。

*

*

ここまで書いてきて、どうやら紙幅が尽きてしまいました。まだまだ書きたいことがあります。文中文を端折って解釈したところがあることをお断りしておきます。

註

*1 道交法第一条

*2 道交法第四条

*3 道交法第七十条

(2014年度～世話人/15～18年度 代表。東京都杉並区在住)

クルマ社会を問い直す会での自分の活動

清水真哉

私は2003年度よりクルマ社会を問い直す会において政策担当の世話人として活動をするようになりました。自分はその直前の2003年3月13日に警察庁との交渉を担当していたということもあり、そうした肩書を頂いたのでしょう。

それまでは全国鉄道利用者会議という市民団体に活動していました。そこでは鉄道や路面電車に専門性の高い知識を持った人達が鉄道の衰退を食い止めるべく奔走していましたが、自分の関心は交通事故や自転車なども含めた交通全般にあるということで、クルマ社会を問い直す会に活動の軸足を移していきました。

2003年の夏、8月26日には、環境省との交渉を行いました。

2004年7月11日の参院選にあっては、六つの政党に質問状を送付し、自由民主党を含む全ての政党から回答を得ました。

2005年11月13日には、青木仁講演会「クルマのいらぬ町づくり」を開催しました。そのころ私は都市計画学者である青木仁氏の著作に共感しており、思い入れを込めた講演会でした。

2006年度の総会後の世話人会で、後藤昇さんとともに事務局担当となりました。後藤さんが会報の発送業務などを担当し。自分はホームページの作成や総会や講演会の準備などを受け持つことになりました。2016年度の総会で事務局・世話人を退任するまで丁度十年間、事務局を務めました。

事務局としての主要な業務の一つは年に一度、総会を開催することでした。会員の招集、新年度の活動計画の策定などが主たる任務であることは当然として、総会時に並行して行う講演会が一番エネルギーを要する仕事でした。講師選定にあたっては、会員の声を聞き、あるいは推薦を受け、交通事故、道路建設、公共交通、自転車などなど、様々なテーマをバランス良く取り上げるように努めたつもりです。講演会は会員が知識を広げ、見識を深める機会となること

は言うまでもないことながら、会としての人脈を作り、交流範囲を広げていくことにも配慮して人選しようと思いました。そうしたこともあり、市民運動の立場に理解のありそうな人をお願いするように心掛けました。

私の任期中の講演会の講師と講演タイトルは以下のようなものでした(敬称略)。

- 2007年 講演1 大野真一「富山市で日本初のLRTが開業(DVD上映と視察報告)」
- 講演2 金子賢三「下北沢の街の魅力と都市計画問題」
- 2008年 所正文「高齢ドライバー・激増時代」
- 2009年 谷口綾子「モビリティマネジメントとは」
- 2010年 橋本良仁「日本にまだ道路は必要かー圏央道・八王子での経験から学ぶ」
- 2011年 津田美知子「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」
- 2012年 小林成基「自転車本格活用推進のために 自転車はどこをどう走るか」
- 2013年 服部圭郎「道路を作ると日本はおとろえる」
- 2014年 柳原三佳「交通事故裁判の問題点～取材から見えてきた『危険運転』の現実～」
- 2015年 堀内重人「災害多発・人口減少社会における鉄道の未来」
- 2016年 橋本良仁「なぜ止まぬ道路建設 高速と都市計画道路」

日常業務としては、会のホームページの作成が私の担当でした。前任者である藤本真一さんが作成していたものよりデザイン的にすぐれたものにする能力は自分にはないので、藤本さんが残されたものを土台に内容的に付け加えていくという方針で作業をしていきました。また技術的に高度なものを作ることも、更新の早さ、情報の早さに重きを置くように心掛けました。内容的には、他団体などへのリンク集、参考図書集、クルマ社会の問題を可視化するため

の写真集などの充実に努めたつもりです。

一番労力を割かれたのは、年四回発行される会報に、毎号「事務局より」の原稿を書くことだったかも知れません。三カ月ごとにその材料を用意することは私にとって必ずしも容易ではありませんでした。クルマ社会を隅々まで観察し、時事的な現象に注意を払い、ネタを探しますが、十年間書き続けたその最後の頃には苦しい思いもしました。

その「事務局より」の他にも、世間で交通に関する大きな問題が起こった時には、それについて論評する文章を何度か書きました。道路特定財源、高速道路無料化、自転車の走行空間、気候変動対策、その他、自分なりにクルマ問題、環境問題に切り込もうとしたつもりです。「カー・フリー・ゾーンを創る」という提言をしたこともありました。

その他の活動として、毎年九月下旬に横浜公園を中心に開催されていた横浜カーフリーデーに問い直す会として参加し、「道は誰のもの？」パネル展を開きました。

政策担当世話人、事務局担当世話人と併せると13年にもなるのに、省庁交渉は最初の年に二回行っただけで終わってしまいました。最大の理由は、相手の官庁に面会してもらうことの困難さにあったと思います。とりわけ、警察庁に面会してもらうには相当の気合が必要でした。それ以前の要因としては、パブリックコメントの問題がありました。パブリックコメントが募集された時には意見を出さずに、省庁に個別の面会を求めるのはどうかという考えがありました。まずはパブリックコメントに注力しようという訳で、パブコメは出すように努めました。

その他、個別の政策に対して声明を出したこともありました。2009年度には「自動車購入補助金に反対する声明」を出し、国土交通省から回答を得ています。

国政選挙時の政党アンケートも、私が担当したのは政策担当世話人時代の2004年7月参院選の後、2014年2月の東京都知事選くらいだったようです。2009年総選挙では会員の井坂洋土さんが担当されましたが、この仕事はいつしか、2008年度に就任した杉田正明代表の担当となっていった格好でした。

私は2016年度の総会で事務局・世話人を退任しました。

自分はずっと干潟の埋め立て問題から市民運動に入っていったのですが、交通事故の問題にも心を痛めていたこともあって、環境問題ともクロスする地点にある交通の分野に自分の活動範囲を絞っていきました。

ところが、2011年の福島原発事故により、自分の関心の焦点が微妙にずれました。自分はその当時すでに二十年来の脱原発派だったので、原発の問題に目覚めたということではありませんでしたが、エネルギー問題、国家財政の問題、更にはより文明論的な観点に近寄っていったようでした。

ある意味、自分が「問い直す会」に深く関わった13年間は、クルマ社会についての自分の理解を深めるための時間だったのかも知れません。自分が一通り、交通や都市計画の問題を眺め渡したと思ったときに、興味が他に移っただけなのかも知れません。

自分が交通分野のいくつかの団体で活動したときには、地域の利害関係者が結びついた住民運動とは異なる、理念によって結ばれた市民運動というものを、交通の分野においてもこの日本に定着させたい、「クルマ社会を問い直す会」をはじめとする交通市民団体を大きく発展させたいという願いがありましたが、自分の任期中に会勢が大きく伸びるということはありませんでした。自分にはそのような力はないということでした。

会の歴史25年のうちの10年と言えば四割にもなるわけですから、飽きっぽい自分としては長く務めたとも思っています。事務局の相方の後藤さんが自分には難しい仕事を担ってくれなければ続かなかっただしょう。それでも後半はルーティンワークをこなすのに精一杯となっていたことは否めません。

杉田正明代表がクルマ社会についてのミニ白書を作るという計画を打ち出されたことがあり、それに応えて私自身も「公共交通」と題する一文を草したりはしましたが、白書の刊行にまでは至りませんでした。代表の意欲に対し、事務局としてもっと協力して盛り立てていかななくてはならないはずでしたが、力不足でした。この時の会員の皆さんの協力の跡は、会のホームページ

ジに「クルマ社会の諸相」として残っています。

兎にも角にもこれが私の十三年間でした。

今号は記念の会報となります。

問い直す会の会報は薄手のnewsletterではなく、本格的な論考も載せた立派なbookletです。それを25年間で100号とは、年四回休まず出し続けたということで、専従職員のいない小さな団体としては驚くべきことです。会報はクルマ社会を問い直す会の活動の基盤であり、市民団体としての足腰の強さを示しています。厚みの

ある冊子は、ただ単にメーリングリストでの議論に終わらない、会の実体を創り出してきました。編集・校正・発行・発送などの実務でこれを支えてきた方達を称えなくてはなりません。

当今、どこの市民団体も若手不足をかこっているように、当会も先の見通しは必ずしも明るくありませんが、ともあれ今日は私も、25年、100号という節目を共に祝いたく思っています。(2003～15年度世話人/06～15年度事務局。現・地域活動連絡係。東京都江東区在住)

クルマ社会と街並み景観に思う

白旗直史

はじめに

会報100号発行、おめでとうございます。ここまで続けて来られたご担当の皆様および投稿された皆様に敬意を表します。筆者と「問い直す会」との出会いは20年前になります。日頃からクルマ社会に違和感を持ち、情報収集していたところで会報を目にする機会に恵まれました。そして、その充実した内容に感銘を受け、早速入会させていただいた次第です。以後、会報が届くたびに隅から隅まで目を通し、会員の皆様の熱心な活動内容を拝見させていただいたり様々な知識を深めたりしており、貴重な情報源となっております。

地方都市の風景「ファスト風土」

日本の地方都市の郊外に行くと言っていると必ずと言っていいほど見られる風景。それは全国展開している大規模小売店舗（いわゆるロードサイド店）の林立である。そして、そうした店舗につきものなのは、店舗や周辺に設置された大型の屋外広告物（自立看板、屋上看板、壁面看板）である。以前から三浦展氏が指摘している、いわゆる「ファスト風土」である。日本全国どこへ行っても同じ系列店が進出しており、風景を画一化させている。

ロードサイド店と大型看板

ロードサイド店では、駅前などの中心市街地にある店舗とは異なり、徒歩や公共交通機関での来店客は少ない。大多数の客はマイカーで来店し、各店舗はそれを前提として営業戦略を行っている。このため、はるか遠くの車内から見えて、なおかつライバルとなる同業他店より目立とうとして大きな看板を設置しようとするのは、経済原理としては当然のなりゆきとも言えるだろう。

看板設置に関する行政の規制

街並みの美観風致を守る趣旨から、看板の設置には行政上の規制がある。都道府県や政令市においては「屋外広告物条例」を制定しており、市町村が定める都市計画に基づく用途地域に応じ、表示面積や高さの制限を設けた許可制となっている。にぎわいを重視する商業地域などでは規制がゆるい一方、美観風致を守る必要性の高い住宅地や郊外では規制が厳しく、大きな看板の設置は制限されている。

観光地である市町村の取組み

都道府県や政令市以外でも、歴史的な街並みが観光資源となっている市町村においては、都道府県条例よりも厳しい条例を制定して街並み景観を

守っている。北海道内でも観光都市である函館市や小樽市において、看板の表示面積や高さはもとより、色についても細かな規制を設けている。

さらに、屋外広告物条例に加え、2004年に制定された景観法に基づく「景観行政団体」の指定を受けて独自の「景観条例」を制定し、看板以外の建築物や工作物の色について規制している市町村も、少しずつだが増えてきている。

厳しい規制の京都市

世界的な観光都市である京都市においては古都の街並み景観を守るために厳しい規制が設定されており、青色の看板が目印のコンビニ大手・ローソンの店舗にも、コーポレート・カラー（会社や店舗をイメージする色）の青ではなく、白を基調とした目立たない看板が設置されている（写真1）。



写真1 京都市内の店舗看板の例
(WEBサイト「49のソコジカラ」より)

観光地「ではない」市町村の実態

熱心な取り組みを行っている自治体がある一方で、必ずしも観光地「ではない」地方都市においては独自の屋外広告物条例や景観条例は制定されず、規制の緩い都道府県条例を適用しているところが少なくない。筆者の住む帯広市を中心とする都市圏においてもごたぶんにみれず、大型店と大型看板が林立している（写真2）。都道府県の屋外広告物条例においては、郊外といえども「商業地域」や「近隣商業地域」となっているエリアでは最も緩い規制が適用されているためである。当該地域で設置可能な看板は、最大で、

- ・自立看板 1基あたり 高さ20メートル・表示面積（両面）150平方メートル
- ・屋上看板 1基あたり 表示面積（2面ないし4面）300平方メートル

である。かなり大きな看板が設置可能で、なおかつ色の規制はない。このような「ゆるい」規制では、事実上「野放し」に近い状態と言ってもよい。



写真2 大型看板が林立する帯広市近郊の音更町木野地区（筆者撮影）

このような現状について、自治体関係者は「観光地ではないから規制は必要ない」「大型店があったほうがにぎわうから看板を規制する必要はない」という感覚からか、あまり問題意識は感じていないようである。住民の意識も「クルマで行ける大型店は駐車場も広くて便利。規制しなくてよい」というのが大多数の意見のようだ。

良い事例も

上述したように観光地「ではない」帯広市であるが、市内には屋外広告物の良い事例もある。帯広駅前通りにある、ホワイトチョコレートで全国的にも有名な「六花亭本店」である。同店の看板は各支店も含め非常に小さく、壁面上部2箇所の片隅に筆文字で小さく描かれているだけである（次ページ写真3）。



写真3 帯広駅前の「六花亭本店」に設置されている小さな看板（筆者撮影）

しかし、看板が小さいからと言って集客に支障を来しているなどという事実はなく、連日多くの観光客がJRやバス、レンタカーや徒歩などで訪れている。駅前商店街という街の顔となるエリアで、街並みを壊す巨大看板の設置を避けることで地域のブランドイメージを大切にしている好例であろう。同社は以前から地域貢献活動にも積極的に取り組んでおり、全国に通用する帯広市民自慢の企業のひとつである。

おわりに～担当者としての思い

私事だが、筆者は約20年前から通算10年間、都道府県の出先機関で屋外広告条例や景観条例に係る許可・届出事務に携わってきた。一担当者としての率直な感想だが、一部の熱心な市町村は別として、大多数の市町村においては残念ながら街並み景観や屋外広告物についての意識は高いとは言えない。地方交付税の削減等により職員数が削減されたため一人あたりの担当業務量が増大しており、人命に直接関わらない「景観」政策などは業務の優先順位が低く、後回しにせざるを得ないという事情も理解できなくはない。

一方、昔とは異なり、カーナビゲーションやインターネット上の各種地図サイトの普及により、以前に比較して大型看板の必要性が低下しているのも事実である。「大きな看板、目立つ看板があつてこそ客を呼べる」という旧態依然の考え方から脱却できない店舗関係者や看板設置業者の意識を変えていく必要もありそうだ。商売で競うべきは「看板」より「中身」だろう。

地球環境問題や交通事故の問題と同様に、街並み景観阻害の問題もクルマ社会に起因する弊害のひとつであることには疑問の余地がない。筆者はロードサイド店の存在自体を否定しているのではない。経済活動は環境や街並み景観など様々な社会的制約の中で展開すべきというスタンスである。「クルマ社会だから仕方がない」ではなく、「脱・クルマ社会」を想定した経済活動を目指していくべきである。ロードサイド店もマイカーでの来店者だけを想定するのではなく、

バスや自転車、徒歩での来店者も念頭にした営業、なかんずくは街並みを壊さない看板を設置する配慮をするなど、営業方針を転換すべきであろう。「景観」の問題は、個人や企業のセンスが問われる問題でもあり、なかなか結論の出ないことも多く、行政としての対応には限界があるのも事実である。今後は、関連業界団体の協力も得ながら、よりよい街並み景観づくり、ひいてはクルマ社会からの脱却を目指したまちづくりを目指していくことを願わずにはられない昨今である。

本会会報が、そのための一助となっていくことを願いたいものである。

参考文献・ウェブサイト

- ・『ファスト風土化する日本 郊外化とその病理』（三浦展著 洋泉社）
- ・『脱ファスト風土宣言 商店街を救え！』（三浦展共著 洋泉社）
- ・『日本の風景計画 都市の景観コントロール 到達点と将来展望』（西村幸夫 町並み研究会編 学芸出版社）
- ・『景観工学』（日本まちづくり協会編 理工図書）
- ・『屋外広告ハンドブック』（社団法人全日本屋外広告業団体連合会）
- ・『屋外広告の知識（法令編、デザイン編、設計・施工編）』（国土交通省監修ほか ぎょうせい）
- ・北海道建設部まちづくり局都市計画課公式サイト（<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kn/tki/mdr/koukoku/koukoku.htm>）
- ・札幌市建設局総務部道路管理課公式サイト（<https://www.city.sapporo.jp/kensetsu/dokan/kokoku/>）
- ・函館市都市建設部まちづくり景観課公式サイト（<https://www.city.hakodate.hokkaido.jp/docs/2014031800162/>）
- ・小樽市建設部新幹線・まちづくり推進室公式サイト（https://www.city.otaru.lg.jp/simin/sumai/machidukuri/koukokubutu_kisei/）
- ・京都市都市計画局都市景観部広告景観づくり推進課公式サイト（<https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000056450.html>）
- ・「49のソコチカラ」（<http://eimaru.sakura.ne.jp/index2.htm>）

（北海道河東郡音更町在住）

問い直す会における私の活動を振り返って ～整理出来ていない課題～

杉田正明

私は1999年に入会しました。そして2006年5月に世話人になり、2008年5月に代表を引き受けました。7年間代表を続けた後、2015年4月に退任しました。現在も世話人を続けていますが限界かなと思っています。

入会した当初は、日本において路面電車を普及させるための課題は何かを調べることに集中しました。会員(当時)の赤壁さん、上岡さん、塚本さん、宮沢さんらと勉強会を約3年間続けました。結論として大きな課題の一つは、宮沢さんに教えていただいたのですが、バスが走っている道路の多くが片側1車線道路で、片側2車線以上の道路が大変少ないことでした。またもう一つの大きな課題は、低密度居住が広範に行われており需要が分散していることでした。

私は世話人になって以降、クルマ社会を哲学するのは他の方にお任せして、市民団体として世の中に対する政策要求を明確にする・整理することに集中しようと考えてきました。

2008年4月に「脱クルマ、その課題の広がり」という冊子を書き、会の冊子として発行していただきました。クルマ社会の主な問題を、交通事故、大気汚染、交通弱者、地球温暖化の4つに絞り、それぞれへの対応策を検討しました。

交通事故に対して、自動車の凶器性そのものをなくしていくための規制基準として、安全性能基準の制定を提唱したのは新鮮だったのではないかと考えています。この考え方のもとに、2010年7月の参院選、2012年12月の衆院選、2013年7月の参院選に際して政党への公開質問状の中に、政策要求として衝突予防装置、制限速度遵守装置、信号遵守装置、酒酔い運転防止装置等の搭載義務づけを提示しました。また、これらの技術開発の現状を把握するための調査を併行して行い、「交通事故防止技術」(会報64号2011.06)として概観結果をお示ししました。

現在自動車メーカー・IT企業が自動運転車開

発に向けて大競争を展開中です。この中で、衝突予防、制限速度遵守、信号遵守等の技術は進化せざるを得なくなっております。行政はおそらく事後承認的に、事実上の安全性能基準を制定していくことになるかと推測します。私は自動運転そのものを目指すことの善し悪しは別にして、衝突予防、制限速度遵守、信号遵守等の技術進化は推進すべきと考えています。

上記冊子の中でクルマ利用削減策として自動車の社会的費用課税を提唱しました。当会会員でもある兒山真也さん(現兵庫県立大学教授)の当時の推計に基づき、ガソリン1リットルあたり217円、軽油1リットルあたり376円程度の上乗せ課税を推進すべきと書きました。

この課税論については、その後会報55号(2009.04)に「クルマの外部不経済への対応 ―クルマ過剰依存経済から脱却のための制度づくり―」、会報60号(2010.06)に「クルマ利用者に本来負担すべき費用をきちんと負担してもらう制度を作りましょう」ほかで改めて書きました。これらの中で、外部不経済に対しては、規制と課税と補償の3点セットで対応すべき事を明確にしたのは、一つの成果であると自負しています。

問題は、具体的な外部不経済、社会的費用の推計数字です。兒山さんはその後修正推計を公表されました。この兒山さんの作業以外には、日本では見るべき推計が行われていないと思います。数字は推計方法によって大きく変動する可能性があります。世の中の人々を“そこそこ”納得させる推計方法が必要です。事故・大気汚染で失われる生命・健康被害の金額評価、環境被害・温暖化被害の評価、これらについて、わかりやすい方法の提示が必要です。(尚、宇沢弘文氏の「自動車の社会的費用」で試算されているのは予防・対策費用であって、外部不経済そのもの・被害額そのものではありません。)私が整理できていないと感じる大きな課題です。

さて上記の冊子において交通弱者が当時3割程度の割合で存在すると推計しました。公共交通の充実は、交通弱者対策として直接求められますが、地球温暖化防止のためにも、また脱クルマの受け皿としても必要です。

代表を降りた2年後、「JR北海道の路線の見直しについて」という文章を会報87号(2017.03)に投稿しました。この文章で私は、道路と鉄道における国の投資額の差が大きいことを指摘しました。また、市町村道にまで国費が投入されていることが少なくなく、それがナショナルミニマム扱いである事を指摘しました。そして鉄道をナショナルミニマムとして扱うべきであること、仮に上下分離方式を採用するとしたとき下を担う主体として(自治体しか想定しない場合がほとんどですが)国を含めて想定すべきであることを主張しました。

国は何を根拠に、何を判定基準に、どこまで負担すべきか大きな論点です。私が整理できていないと感じる最も大きな課題です。

これについて、一つの打開策として、昨年度のようなアプローチを思いつきました。

1. 鉄道に限らず公共交通全般への支出に限定した1人あたり一定額を国が負担し、都道府県と市町村に払う制度を作る。道路への国費投入との均衡を図る制度として作る。
2. その一定額の目安は道路への1人あたり投入額とする。過去のある時期まで遡って道路への投入額を算定する。
3. 道路と公共交通のバランス・均衡を金額数字としてどういう比率にするか(1:X)は、国民の合意で“エイ、ヤー!”と決める。
4. この国費を受けるか否か、公共交通事業を行うか否かは各自治体の判断に任せる。都道府県レベル、市町村レベルそれぞれで判断する。どんな公共交通にするかを含めて自治体が判断する。

私は2019年7月の参院選に際して政党への公開質問状を再び起草しました。このときは個々

の政策要求よりも交通政策の基本的考えかたを問題にしました。円滑な自動車交通より歩行者の安全確保を最優先すること、円滑な自動車の交通より自転車の安全・安心の確保を優先すること、運転免許なしには生活が成り立たない状況があろうとも運転不適格者から免許を取り上げ不適格者が引き起こす交通事故をなくすことを優先すること、これらに賛同するか否かを問いました。

歩行者、自転車を保護するのに、自動車の安全性能技術がどうあろうとも、自動車に対する速度規制は有効です。通学路における20km制限、生活道路における30km制限、おそらく他団体が主張していないと思われる自転車レーンが整備されていない道路における20km制限など、これまでの主張を継続強化する必要があります。

足立さんを中心に運転免許にかかる意見書を作成提出してきましたが、運転不適格者を判定する判断基準の整備が必要です。積極的な取り組みがなされているかどうか解りません。医師その他の専門家にがんばっていただく必要があります。

ぜんそくを減らすためのpm2.5への取り組みも必要です。環境基準は定められましたが、自動車からの排出基準は定められていません。定める動きがそもそも聞こえてきません。

これまで当会は、物流政策について見るべき政策要求を整理できなかったと思います。これも課題の一つだと思います。

私が主導して会の活動計画に掲げさせていただいたものの出来なかった、しなかったことがあります。申し訳無く思います。

私にとっては問い直す会は20年間の関わりでした。振り返って気になっていることを挙げてみました。

(2006年度～世話人/06～07年度 副代表、08～14年度代表。本会発行冊子『脱クルマ、その課題の広がり』執筆(2008年)。千葉県松戸市在住)

会に参加してからの20年

高橋大一郎

1. 参加のきっかけ

当会に参加させて頂いてから、20年目になります。

本業は教習所の指導員ですが、クルマについて勉強すればするほど、クルマ社会の問題点が明らかになってきました。

そんな問題意識を持った時に当会を知り、参加させて頂きました。当時は東北地方の人口5万人程の小さな町に住んでおりましたが、クルマを捨てて徒歩・自転車・公共交通の生活に切り替えました。

2. 20年間で変わった事

クルマを手放してから20年近くになりますが、この間に交通社会はどれだけ変わったのでしょうか。ローカル鉄道や路線バスが次々と廃止されるなど、マイナスの出来事に嘆いてしまいましたが、良くなってきた点も見出して、それをアピールしていきたいと思います。

教習指導員として変わってきたと感じているのは……

今までは殆どのクルマが、横断歩道で止まらなかったのが、ほんの少しずつ止まる様になってきました。一昔前は、教習車が横断歩道で止まっても、対向車は全く止まりませんでした。それどころか、後続車に思い切りクラクションを鳴らされたり、無理やり追い越されたりしたものです。

日本の交通事故の残念な特徴は、歩行者が犠牲になる割合が大きい事です。横断歩道でクルマが止まらないという、人権侵害の状態が、交通事故の数字にも現れていました。

最近明らかに変わってきたと感じるのは、横断歩道で教習車が止まると、まだまだ不完全ながらも止まる対向車が少しずつ増えてきました。クラクションを鳴らしたり、無理やり追い越すクルマはほぼいなくなりました。教習車だけで

なく、一般のクルマでも止まる光景が少しずつ増えてきている様に感じます。

横断歩道での停止は、ドライバー全員が守らなければならない、最低限のルールの話です。でも最低限の事さえできないドライバーによって、歩行者の人権がずっと侵害されてきたのです。日本でも横断歩道で止まるのが当たり前になるものと期待しております。それが数十年先の事ではなく、数年先の事と信じたいです。

社会は変わり得るものだという事を、様々な角度から感じています。例えば、やはりこの20年ほどの間に、喫煙社会から禁煙社会に変わりました。交通社会も、今の人権侵害の状態がずっと続くものではないと思います。当会が訴え続けてきた主張を、社会が少しずつ追い掛け始めたものと期待しています。

3. 今後求められる政策

2019年の24時間以内の交通事故死者数は3215人。異常な数の犠牲者ですが、報道では「戦後最少を更新」と、1949年の3790人より減少した事を強調していました。ところが、2019年の事故件数は38万1237人で、1949年の2万5113人に比べ、約15倍の大激増。負傷者数46万1775人も2万242人に比べ、約23倍の大激増です。

事故数が数十倍レベルで増えたにも関わらず、死者は減少です。事故が起きても人が死ななくなったのは、自動車の衝突安全性能の向上、シートベルト着用率の向上などが挙げられます。すなわちクルマに乗ってる側の安全対策がかなり進んだと言えるでしょう。

その反面、日本の事故の特徴は、歩行者が犠牲になる割合が大きい事です。今後事故数や死者数を本格的に減らすなら、クルマを軽量にする、速度を抑える、通る道を限定するといった、歩行者の安全を守る政策が求められます。

最近は、事故件数・負傷者数とようやく減少に転じましたが、人口減少に伴い緩やかに減っているのが現状でしょうか。政策的に事故を大幅に減らす事が急務です。

超高齢社会において、クルマを運転しない事が求められているにも関わらず、クルマ以外に

選択肢が少ない(と思われている)事が大きな問題です。クルマなしでも生活できる様に、様々な豊かな交通手段の選択肢を積極的に増やしていく事が求められます。

(2013~15年度世話人。前・地域活動連絡係。埼玉県戸田市在住)

問い直す会と私(会創立25周年に)

富田悦哉

私は1998年10月に入会しました。杉田聡さんの毎日新聞連載「問い直せ車社会」を読んで共感を覚え、入会を申し込んだのでした。

当時三十代の私は、

①わが子の小学校入学に臨み、通学安全のために何かできることはないのか。何もしないままに交通事故にでも遭ったら悔やんでも悔やみきれない。

②自転車の「市民権」要求。自転車愛好家の一人として、自転車の社会的評価を高め、自転車利用環境の改善をめざす。

③花粉症がひどく喘息ぎみ? 自動車排気ガスによる大気汚染を改善すれば症状がマシになるのではないかと。大気汚染測定運動という、市民が小型カプセルでNO₂測定を実施する活動にも参加。

……というようなことを考えていました。いろいろな市民活動にエントリーした時期でありました。

そのころの会は、立ち上げ当初の疾風怒濤はひとまず落ち着き(?)、全国に会員がいる組織として、あり方を模索している感じ(?)だったのかと思います。やがて「地域活動連絡係」と「ワーキンググループ(WG)」が提起されました。

私は自転車WGとクルマなし子育てWGに属し、自転車WGの世話人を引き受けました。

始めてすぐにWG運営の困難を感じました。全国に散らばるメンバーとの連絡・意見交換はそれ自体が一仕事だったのです。当時はインター

ネットを利用していない人もかなりいましたから、文書・資料を共有するとなると、いちいち郵送せざるを得ず、メンバーの意見交換を活性化するどころではありませんでした。いちおうメーリングリストも設置しましたが、投稿するのは私くらいで、他のメンバーからの反応はほとんど無し。それぞれが何を思っているのかも分からずでは、とうていワーキンググループの体を為さず、次第に休止状態となっていきました。

地域活動連絡係にはさっそく名乗りをあげ、名簿に記載されました。さて“お店”を開けたはいものの、誰からも問い合わせは来ません。考えてみると、自分の近くにどんな会員さんがいるのかも知らず、名簿も広い範囲に公開されているわけではないので、そうそう連絡など来るはずもないのでした。一度だけ、一番近くで地域活動連絡係をやっていた方の家を訪ねたことがありましたっけ。

それから何年かは、何をやったらいいか思いつかないまま過ぎたように思います。自転車分野の活動や大気汚染測定は継続していましたが、問い直す会会員としては何をしたらいいか分からない状態が続きました。

会の運営上でも、「インターネットを活用すべし」「インターネットを使わない会員を取り残すことがないように」という議論が続いていたりしました。

問い直す会はどこに注力すべきなのか？ むかしの会報には、文化論＝歩く人間の復興論という文学的記事も多く扱われていたように思いますが、最近はいたって実際的な記事がほとんどになったように感じます。

杉田正明さんが「クルマの社会的費用」を取り上げ、クルマ側に正当な負担を求めることを提唱されましたが、その社会制度化の道程は私の頭では思い描くに至りませんでした。

最近の会活動で目立つのは、クルマ弊害の被害者の視点からのものです。交通事故の被害者側に立って、事件を考察・糾弾する。再発防止のための規制強化などを要求する。…ということになりますが、交通事故は日々発生しており生命にかかわることなので、課題の切実さからすれば当然でしょう。しかし「クルマ社会を問い直す」活動としては“後手”に回っている感があります。

世の中の人々の発言を見ると、市民の性質の変化を感じます。1960年代以前に子どもであったような「クルマ無し生活を知っている人々」は次第に退出していき、「クルマを使う生活が当たり前で育った人々」が大半を占めるようになったのだと思います。

クルマの弊害について、次第に被害が拡大してきたことを認知している人と、生まれた時からそういう環境にいて他を知らない人とは、認識に差が出て当然です。したがって「クルマを減らそう（無くそう）」という訴えも、幼少期の経験から一定想像がつくという人と、まったく未知の変化を求められる人とは、受け止めが違ってくるでしょう。

結局は、どんな未来図をイメージし提示できるか、というところに掛かっているのだと思います。（多くの人の支持を得るためには、自分の頭でイメージするだけでなく、それを見えるようにする力も必要です。）

それでもクルマ社会の不正性は相変わらずであり、本会の主張の正しさにブレはありません。しかし、議論をどこから説き起こすかという苦心があるうえに、正論がなかなか通らない

採用されないという社会状況で、モチベーションを保つというのは大変です。世の中に公正のジャッジがなければ社会変革も実現しようがないではないか、という思いは年々募ります。

四十不惑どころか大迷い、めざすべき「光」が見えない～ 五十知命も、病気ばかりで天からダメ出しされてる気分？ 六十還暦で十二支十干を大回りしてきたはずだが？ 耳順といっても耳鳴りばかりで、素直になれる気分は無し。

古くから会運営に関わってこられた方々が引退していくにつれ、いよいよお鉢が回る体で、私も2015年から世話人を務めております。（いちど2006年に世話人になりかけたが務まらず、すぐに辞め。）

力足らずで病弱ではありますが、「できることをやる」という気持ちは保持しているつもりです。なかなか世話人としての成果は上がりませんが、（言い訳や大げさではなく）会のことは毎日考えています。

「クルマ社会を問い直す」活動の展望を示すことは、私には難しいので、気になっていることを2点。

[1] 会員の出番を

会員のみなさんは、それぞれクルマ社会に“思うところ”あって入会されたはずで、それならばぜひ、その願いがかなえられるような会でありたいものです。会に属していることだけで安心ということはありませんよね？

ご自分の思いを発信するということは大切です。言わなければ伝わらないのです。そして、言えば誰かが代わりにやってくれるというものでもありません。「できることをやる」ために知恵をしばりましょう。“声なき声”として埋没してしまわないでください。

頑張っている人には誰かが力を添える、頑張っている人を放っておかない、思いを実現するための道筋を一緒に探す、そういうことが会活動の基本だと思います。会の世話人は、そのことを念頭に会の運営を担当していくはずで、（世話人は決して請負人ではないので、なんでも

上手くこなせる訳ではありませんが。)

私は現在世話人になっていますが、会員の中にどのような方々がいるのか、ほとんど知りません。不思議なようで本当です(会員個々の情報はプライバシーということで保護されていますので)。お住まいの地域もさまざまなら、もてる知識や経験も多彩な方々がおられると思えますが、それを世話人が把握して具体的な活動につなげるようお声掛けをしたりすることは意外にも難しいのです。

世話人でさえそうですから、会員相互も未知のままなのでしょうね。力を合わせて行こうという会なのに、お互いがバラバラでは力を発揮することができません。世話人としては、会員さんをあらためて「発掘する」必要があり、会員と会員を“つなぐ”ことが重要な仕事ということになります。会員それぞれは、自分自身から発信するということが大切です。

[2] インターネットを使った主張の発信を戦略的に

私が問い直す会に入会した1998年、日本のインターネット人口普及率は13.4%でした。それが2016年では83.5%にまでなっています。その後スマートフォンが普及し、「持ち歩ける」インターネット環境のもとで、ソーシャル・ネットワークワーキング・サービス(SNS)によりリアルタイムの情報発信・交流が可能までになっています。それはSNS発信＝「人格」かのように受け取られるほどにも至っています。

そのような状況は諸々の社会活動に影響を与えないはずもなく、私のような病弱で事情を抱えた者が、何とかかんとか市民活動に関わってこれたのも、インターネットがあればこそです。また今日世の中で「成功した」と言われる事業の多くが、インターネットを活用したという事例になっていますし、たった一人の「落ちた」「Me Too」という“つぶやき”が波紋を呼んで政府を動かすということも起こり得るのです。

顧みて問い直す会の活動においてインターネットを活用できたかを考えるとき、残念ながら上手に利用してきたとは言えません。日本でのブログ普及は2002年ころから、Facebookおよ

びTwitterの日本語版は2008年公開ですが、本会でブログとFacebookページを導入したのは2014年、Twitter導入は2016年です。8～10年くらいは遅れをとっているうえ、現状でも様子見ていどの使い方しかできていません。

私も個人としてSNSに手を出したのは2013年10月です。世話人としてもSNSでつながり始めたのは、ごく最近です。しかも「会としてどのようにインターネットを使うか」というテーマをじっくり検討したことがなく、試行錯誤・手探り的に個々がやっているだけで、会としての戦略は無きに等しいのです。

このような状態は何とかなければならないとは思いますが、私がかもともとコミュニケーションに疎い傾向の人間です(スマホも持っていません)、このような分野の議論をリードすることは苦手です。ここは普段からスマホなどを使いこなしている会員の方に奮起してもらい、世話人に対してあれこれとアドバイスをいただけたらと思っています。

(2006年度、2015年度～世話人/16～18年度事務局。東京都世田谷区在住)



問い直す会25周年に寄せて

中里俊之

お久しぶりです。会を離れてから、かなりの時間が経ちました。気が付けばもう25周年とか…… まずは最近の近況から。地元函館で鉄道・バスや自転車・徒歩生活を実践したり、支える運動をほぼ一人で細々と続けています。待望の北海道新幹線や、北陸新幹線の栄えある一番列車にも乗車することがかない、北海道新幹線開業の際には、切符入手の前から乗車まで、新聞・地元民放の密着取材を受けました。3年前からは、函館駅に発着するJRのクルーズトレイン「TRAIN SUITE 四季島」と周囲の列車への歓迎活動を春～秋までのほぼ毎週行い、お客様やクルーからお礼のお手紙やメールをいただくまでになりました。活動も人生も山ばかり、谷ばかりの厳しい道を歩んでいます。日々、多くの方に支えられていると感謝しているところです。



待望の北海道新幹線。東北・関東と直結している。

この会で活動して以降、私の街や交通の姿も大きく様変わりしました。函館を走る路面電車には東日本では初めてのLRVが入り、現在は4編成を数えます。来年には5編成となる予定で、4年に一度の導入ペースのゆっくりさに不満はあるものの、当時、夢でしかなかったその姿は完全に日常のものとなりました。



すっかり市民に定着した函館LRV「らっくる号」。現在は全国ICカードも利用可能に。

暴走車、飲酒運転が当たり前だった周囲の道も様変わりしました。「鋼鉄の不審者」でしかなかった覆面テープや、きついスモークガラスのクルマはほとんど見かけなくなりました。多くの飲食店では酒類提供の際にドライバーの有無が確認されます。今や仕事先の道にまでゾーン30の標識を見かけるほどで、市民団体、NPOが乱立する世の中で、この会が果たした役割は本当に大きかったと思います。

一方で残された課題も少なくありません。これらの公共交通や歩行環境が改善されても、あくまでまだ一部であり、函館のような地方都市では市民のライフスタイルとしてのクルマ依存は激化する一方です。中心市街地はもちろん、ロードサイドショップ以外の市街地全般から活力が失われており、高齢化や雇用の質の悪化も手伝って、人口減少は年間3,000人を超える異常なペースで進行しています。気候変動の影響も年々、ひどくなってきており、まだ連日、猛暑日を記録したり、豪雨が次々と襲うほどではありませんが、25、30度以上の日が明らかに増えています。

全国的な海水温の上昇もあって、名物のイカは今や高級魚となるほどの不漁に。代わりに北上してきたブリなどが漁場を埋め尽くし、社会問題となっています。昨冬は見たこともないほ

どの極端な雪不足となりました。

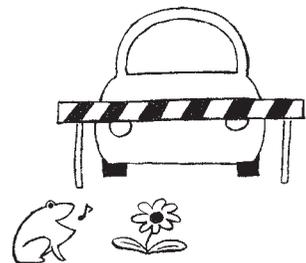
こうした点を踏まえて、今度は全国的な視点で、これからの会が目指すべきことをいくつか考えてみたいと思います。まずはコロナウイルスで起きている新たなクルマ依存問題や気候変動問題への対応を急いでもらいたいと思います。前代未聞といえる極端な移動制限や三密の定義は、概して公共交通からクルマ利用への転移を促すものになっており、事故や環境面への影響が大変懸念されます。各方面でのドライブスルー増設や、配送車を増大させるテイクアウトやネット通販の乱用も問題視すべきでしょう。東京一極集中から地方への人口回帰を提唱する意見もあるようですが、リモートワークの増加などを理由に、コンパクトシティをやめ、やはりクルマで行ける郊外分散型のまちづくりにしよと公言している自治体もあると聞いています。

次に公共交通（特に鉄道）がきちんとしたサービスレベルを保って存続していけるよう、新時代の支え方、運営方式の提言を含め、社会全体に提起してもらいたいと思います。コロナウイルスによる急激な利用減もあって、JRやローカル鉄道各社はこれまでにない経営難に陥っているところが多く、とりわけJR北海道や四国は危機的状況にあり、今年中にも存続できるかどうかの重大局面を迎えるとも言われています。採算性を度外視した莫大な道路予算との乖離は明らかで、少なくとも、安全面や線路・橋梁、トンネル等のインフラ整備、災害復旧などの費用は確実に公費で負担されるよう、求めていくべきでしょう。特に長期の路線不通が全国で頻発している大雨の災害は、気候変動の主因ともなっているクルマ側が責任を取らず、復旧断念で廃線ともなれば、更なるクルマ依存を加速させるという意味で、二重に問題です。場合によってはローカル線はトンネル・橋梁などを路面電車のように道路との併用として、コストを削減する、道路と一体整備することで、予算も道路と統一するといった提言をしてもよいかもしれません。

最後に挙げられるのはやはり、自動・無人運転問題への対応でしょう。事故を人間の注意力任せにせず、大幅に減らせる可能性もありますが、歩行機会の減少、公共交通の衰退などの更なるクルマ依存もありえます。また、こうした自動運転車は「走る密室」ともなり、犯罪者にとってこれほど都合のよいものはないでしょう。自動運転普及でもたらされる経済面のみに目を奪われることなく、人や社会、自然にとっての真の豊かさを世の中に示せたらと思います。

今の世間や多数派と違うことを行ったり、考えたりするのは、常に勇気や努力、貫き通すエネルギーがいります。決して楽ではありません。マスコミやSNSが炎上すれば、あっさり重要事項や信念すら曲げてしまう人たちが世の中にはあふれています。それでも、この会はこれまで常識とされてきたことに「あえて」抗って、多くのことを正しい方向に変えてきたと思います。これからの日本は今回のコロナ問題に加えて、気候変動や人口減少、地震災害などが二重、三重に押し寄せて、複雑化することが見込まれ、困難な道が予想されますが、これからもどんなことにも簡単に流されることなく、あるべき世界を求め続ける胆力のある会であってほしいと思います。

(旧会員。2002～05年度世話人／副代表。函館鉄道環境活動部（四季島の会）代表 北海道函館市在住）



歩車分離信号普及活動28年を振り返って

長谷智喜

はじめに

クルマ社会を問い直す会は、1995年5月に発足。7月には、第1号会報が発刊され、本年6月に第100号が発行された。この間会報では、車依存社会に異議を唱えるさまざまなりポートや論文が掲載され、車依存・車効率優先社会に一石を投じてきたものと感じている。私もその一員であるが、本日は、長男の事故から歩車分離信号の普及に至るまで28年の活動報告を述べさせていただきます。

ちなみに、問い直す会発足の年は、自身の活動として分離信号裁判をはじめた年であり、共同代表である足立氏からは、裁判傍聴当初から今日まで多大なご支援をいただいていた。改めて感謝を申し上げたい。

また、クルマ社会を問い直す会においても度々、関係機関へ要請されてきたことは、今日の普及に大きな影響を与えてきた一助と考えている。

歩車分離信号普及活動の発端

活動の発端は、28年前の92年11月11日、長男(小5)が通学途中の交差点で青信号を横断中、左折してきたダンプに巻き込まれ死亡した事故がきっかけである。交通ルールを守り正しい横断をしていた息子が、なぜ白昼堂々頭を砕かれ脳漿が飛び出し、全身の骨を打ち砕かれて交差点に横たわらねばならなかったのか。その変わり果てた姿に私たち夫婦は、身の置き所のない深い悲しみと怒りを感じた。同時に交差点の青信号を渡る横断者の命の安全の担保は、同じ青信号で右左折してくる、人間の不確実な注意力であることを直感した。横断中の人を見落とす右左折車両は、背後からあるいは直進車の切れ目から飛び込んでくる。横断者は、これを避けることはできない。

交差点構造死のようなこの事故は、全国で頻発しているはずだ。そう感じて調べてみると、思った通り全国の信号交差点では、青信号を横断

中、日常茶飯事のように生身の歩行者が巻き込み事故に遭い殺傷されていた。その数は毎年15,000件以上、定率で発生している。私は、人も青・車も青の信号運用に身の毛のよだつ恐怖と、この危険性を承知しながら、事故を当事者同士の問題として再発防止を注意喚起のみにたよる行政に強い憤りを覚えた。

「信号交差点を、人と車を分けて流す分離信号システムに変えれば、今生きている子どもたちの命は守ることができる」

この考え方が、人と車を同じ青信号で交錯させない「歩車分離信号」普及活動の原動力となった。



もぬけの殻で帰宅した着衣

事故当時の世相と活動

事故当時、歩車分離信号という言葉はなかった。そのため私は、人と車を分けて流す信号という意味で「分離信号」という造語を作り、警察へ全国の信号改善の要望を行った。

その時代でもスクランブル信号は存在していた。しかし、駅前や繁華街のみの特殊信号でしかなかった。その理由は、横断者が極端に多い交差点では、右左折車が横断する人波で曲がれないため「邪魔な歩行者は、車の流れとは別にごちゃまぜで一度に流そう」との発想で渋滞解消のために行っていたからである。歩行者の命を守るためという発想で考えていたなら、大都市の駅前や繁華街だけでなく、今日では全国各地に

広がっていたことであろう。

活動当初は、「遺族の気持ちはわかるが、歩行者の為に交差点の車を止めるなんて難しい」という考え方が一般的で、スクランブル信号であっても渋滞があれば、車効率優先のためもとの一般信号に切り替えられていた。

93年11月、2万筆の署名を集め、信号改善の要望を求めた警視庁との面談では、「お互いに注意しあう現在の交通ルールの考えになじまない」と難色を示す時代であった。

このような世相の中私たちは、交差点の危険性を社会問題の種にするため、民事裁判を起こした。東京都を「信号の運用に瑕疵があった」と提訴したのである。高裁で敗訴したものの、信号交差点の危険性はマスコミから多くの注目を集め、新聞テレビ等によって全国に報道された。

さらに分離信号の必要性を社会に訴えるため『子どもの命を守る分離信号』（生活思想社。1999年）を出版、ホームページを開設した。これらの活動から分離信号の必要性は、各地の議会でも論議され、より多くの方から賛同を得るようになった。その後も講演等を通して交差点の危険性と分離信号の必要性を伝え続けた。

01年には、豊中市教職員組合との交流が生まれた。豊中市教職員組合・PTA連合会・毎日新聞社が主催する「通学路の安全を考えるシンポジウム」では、毎年「分離信号」の必要性を発信し続け、通学路における歩車分離信号導入の基礎を築いた。昨年実施されたシンポジウムは、第21回目を数える。



第19回豊中市「通学路の安全を考えるシンポジウム」で

イギリスの分離信号システム視察

02年9月、イギリスでは分離信号が当たり前との新聞情報から、夫婦で渡英した。ちなみに交通事故死者（01年）、10万人比の世界順位は、イギリス6.1人（2位）、日本7.9人（7位）である。また状態別（02年）では、歩行者や自転車の死者構成率がイギリス26.3%、日本42.7%と日本より低い。ロンドンの交通省のとの面談では、担当官からイギリスの信号交差点は、人と車を同じ青信号で交錯させないために6パターンの基本設計図を使用しているとの説明を受けた。その設計図をいただいた私たちは、実際に歩行者用信号が青の時、車両用信号が赤となる信号システムを視察した。日本では人と車を青信号で交錯させるのが普通だが、イギリスは違っていた。私たちは、井の中の蛙！大海を知らされず！だったのである。（イギリスの視察リポートは、本会会報50号に掲載。）



イギリス交通省の担当官と面談

警察庁の方針転換

02年9月警察庁はこれまでの方針を転換し、人と車が交錯しない信号交差点を「歩車分離式信号」と呼称して全国に普及する旨発表した。

これは、分離信号を求める国民の声に押され、警察庁が全国100カ所の交差点を改善し半年間の試験運用を実施した結果、対人事故が7割も減少し、対車両事故（多くは対自転車）は3割減少、懸念された渋滞も微減したからである。

組織的な省庁要請

08年には、多くの賛同を得て、豊中市教職員組合と共に「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」を設立し、08年から10年の3年間に

わたり警察庁、国交省、文科省、国家公安委員会に歩車分離信号の普及促進を要請した。

また、5年ごとに内閣府が実施している交通安全基本計画意見聴取会では、第9次、第10次、第11次の聴取会に参加し、歩車分離信号普及促進の意見を進言してきた。

今後の展望

歩車分離信号は、巻き込み事故を未然に防ぐシステムのため、被害者も加害者も生まない事故防止策として、多くの国民の支持で市民権を得た。しかし、その数は、後退することなく増加しているものの、2019年3月末現在9,385基であり、普及率4.5%といまだ少ない。そのため、現在も青信号を横断中、右左折車による巻き込みによって横断者の命が奪われる理不尽な悲惨事故が後を絶たない。

これまでの歩車分離信号普及の大きな要因は、車効率より人の命の方が大切と考える国民の声の増大であり、それにより行政も意識の変化が生じたからといえよう。今後は、人と車を青信号で交錯させる一般信号が、巻き込み事故の元凶であるとの国民認識がさらに高まり、歩車分離信号への改善が加速していくものと考えている。

全国連絡会では、昨年10月に群馬事務局を開局した。本年4月には、外部団体の講師とともに、歩車分離信号Web学習会を実施して、資料配布を行っている。今後も被害者遺族や各種団体との連携を密にし、多く方のご支援をいただきながら、歩車分離信号の普及促進活動を進めていきたい。



6歳女児の命と引き換えに改善された
新大塚橋交差点信号(東京都多摩市)

◆歩車分離信号普及活動の経緯

- 1992.11 八王子市上川橋交差点、大型ダンプ左折事故発生
- 1992.11 上川口小学校教職員、信号改善の請願書提出
- 1993.6 遺族、写真展を開催、署名活動開始
- 1993.7 遺族、分離信号の要望書を提出
- 1993.11 遺族、警視庁と面談 難色回答
- 1995.11 遺族、東京都を提訴。分離信号裁判開始
- 1997.12 裁判後、交差点の危険性が社会問題となる
- 1999.7 遺族、「子どもの命を守る分離信号」を出版
- 遺族、「分離信号ホームページ」を開設
- 2001.6 豊中「通学路の安全を考えるシンポジウム」始まる、
- 2002.1 警察庁、全国100カ所の交差点で試験運用開始
- 2002.3 上川橋交差点、押しボタン式分離信号に改善
- 2002.9 遺族、イギリスの交差点信号運用を視察
- 2002.9 警察庁、試験運用結果発表
歩車分離信号と呼称し普及を開始
- 2008.4 命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会 結成
- 2008.9 第1回省庁要請(警察庁・文科省・国交省)
- 2009.11 第2回省庁要請(公安委員会・警察庁・文科省・国交省)
- 2009.11 第9次交通安全基本計画意見聴取会 意見陳述
- 2010.10 第3回省庁要請(公安委員会・警察庁・文科省・国交省)
- 2014.9 第10次交通安全基本計画意見聴取会、意見陳述
- 2019.10 全国連絡会 群馬事務局・開局
- 2009.11 第11次交通安全基本計画 意見聴取会・意見陳述
- 2020.4 群馬事務局「歩車分離信号Web学習会」実施 資料配信

(本会作成リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』著者。命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会 東京都八王子市在住)

クルマ社会を問い直す会の活動を振り返って

林 裕之

私の少年時代、日本ではモータリゼーションが急速に進行していました。すでに中学生の時には、大半の教職員がマイカー通勤でした。クルマの所有台数の増加に伴って交通事故も激増し、1年間で1万人を大きく超える人が犠牲になるという状況でした。また、クルマの排気ガスによる大気汚染が深刻さを増し、特に大都市では市民の健康被害が顕著になりました。屋外にいる人が、排気ガスが主原因である光化学スモッグで次々に倒れる様子がしばしば報道されていました。人々が生活している地域だけではなく、人が殆ど住んでいないような山間部にも多くの自動車道が作られました。それが貴重な自然を破壊するものとして大きな問題として取り上げられることもありました。「開発という名の破壊」という言葉も見られるようになりました。

クルマには大きな弊害があるという事実が明らかになってもクルマの増加ペースは衰えませんでした。クルマというものが一種のステータスシンボルのような存在、特に若者にとってのあこがれの対象のようになりました。私はこのような状況に強い違和感を抱きました。私は多くの人々がクルマによる事故や汚染によって苦しんでいるにもかかわらず、不要不急のクルマを乗り回す人の気持ちを全く理解できませんでした(それは今も同じです)。そこで、「必要やむを得ない場合を除いてクルマを使用しない生き方をしよう」と決意しました。学生時代は自転車通学(高校時代は自転車+列車)を貫き、高校教員になってからも自転車や徒歩で通勤しました。出張や個人的な旅行の場合も鉄道などの公共交通機関を利用することにしました。ただ、部活動の試合などで移動する際、「先生がクルマを使わないからボールなどの用具を自分たちで運ばなければいけない」と生徒から不平を言われたことがあります。

1995年、「クルマ社会を問い直す会」が発足し

たことを知りました。私はすぐに会員になりました。翌年3月、大阪で地方ミーティングが開催されるという連絡がありました。ちょうど金沢に出張があり、日程がぴったり合ったので、帰途大阪で途中下車して大阪ミーティングに参加しました。参加者の活気あふれる議論を聞いてクルマの問題により真剣に取り組まなければいけないと思いました。大阪ミーティングでは、当代表をされていた杉田聡さんに初めて出会いました。

1998年には、私の母校の大学で福岡ミーティングがあり参加しました。集まったのは12人ほどであったと思いますが、普段口にすることが難しい自動車事故や排気ガス、道路や駐車場の建設などによる環境破壊などクルマの問題について語り合うことができました。福岡ミーティングは2012年にも開催しています。

2004年5月末、私が入会している「緑のサヘル」(アフリカのサヘル地方で砂漠化防止・緑化活動をおこなっているNGO)の事務所に用事ができて東京に行きました。その用事が終わった後で、初めて「クルマ社会を問い直す会」の総会に参加させていただきました。そこで私は、教職員住宅から勤務地(高校)までわずか300mしか離れていないにもかかわらず、その住宅に住む教職員の殆どがクルマ通勤であるという勤務校の教職員の「クルマ漬け」の実態を話しました。また、山口県の場合、通勤距離によっては、クルマ通勤者には、自転車通勤者の倍の通勤手当が支給されているという問題についても取り上げました。そして全国の公務員通勤状況及び通勤手当の調査を行うという約束をしました。その結果は地方の「クルマ漬け」の実態を裏付けるものでした。確かに大都市を抱える大阪府(東京都は回答なし)では約3分の2の公務員が公共交通機関を利用して通勤しているという回答でしたが、それ以外の地方では圧倒的に自家用車利用が多く、特に私が住む山口県では、約90%が

自家用車利用で公共交通機関利用者は自家用車併用者を含めてもわずか1.5%でした(「全国地方公務員通勤状況調査及び通勤手当についてのアンケートの結果」は会報40号<2005年7月31日発行>に掲載されました)。こうした状況を改善するために、山口県庁を訪れ、「エコ通勤」を推進するため、自転車や公共交通機関利用者の方を優遇するような通勤手当の支給をするべきであるという意見書を渡しました。また環境問題に取り組んでいた県議会議員の一人に県議会で知事に「エコ通勤」の普及に向けた具体的な対策を取るよう発言してもらいました。しかし何も変わりませんでした。現在、山口県は人口の減少が加速しているにもかかわらず自家用車の保有台数は増え続け、自家用車で通勤する人の割合もさらに上昇しています。「クルマ漬け」の状況はいつそう深刻さを増しています。

私が会の世話人になったのは2007年度からです。当初は無任所でしたが、2008年からは会報担当ということになりました。パソコンを使って編集作業を行うことは初めてでとても不安でしたが、杉田正明さんや足立さんの丁寧なご指導により今日まで務めさせていただいています。会報担当者から皆さんにお願いですが、時間的・

精神的にととてもきびしい状況の中で作業しています。必ず完成原稿で提出期限を守って提出していただくようお願いします。また疑問点について質問させていただくこともあるので、こちらから送るメールに注意していただきたいと思います。

現在コロナウイルス感染拡大という状況の中で公共交通機関の利用者が減少し、その経営が苦境に陥っています。なるべく公共交通機関を利用しないようにも言われています。しかしクルマ利用の方こそ大きな問題があると思います。クルマは多くの事故を起こします。事故を起こせば救急医療体制への負荷が増大します。また、クルマの排気ガスによる汚染がコロナウイルス等ウイルス感染症の症状を重くするといわれています。複数の人がクルマに同乗すれば、濃厚接触が行われます。

コロナウイルス感染が一段落すれば経済社会の再建に着手されると思いますが、これまでのようなクルマ中心ではなく、より安全で自然とも調和する持続可能な交通体系を構築するべきであると思います。私たちの会はそのための力になるべきだと思います。

(2007年度～世話人。山口県下関市在住)

これまでの活動と、今後の世論づくりの方法の一例

平間健嗣

色々な活動がある中で「命軽視のクルマ優先社会を変えよう」という世論を広げることは重要でしょう。会報100号発行の節目ということで、今後の世論づくりで私が有効と思う方法を述べてみます。

1. これまでの世論づくり

会の取り組み、または他団体や個人の取り組みを含め、世論づくりに関係する取り組みとして様々な場所で講話や講演などが行われ、参加者はクルマ社会についての問題意識を持ってくれていると思います。世界道路交通被害者の日

の催しをはじめとした街中でのイベントも行われ、通行中の人などが問題意識を持ってくれていると思います。

2. 情報が伝わっていない人もいる

講演、講話などを聴く機会がある人、イベント開催時に偶然通りかかる人は限られており、まだクルマ優先社会の非人間性について知る機会がないままの人も大勢います。そのような人々に情報を伝える必要があります。

3. インターネットによる世論づくりが現実的効率的

依然としてクルマ社会の本質に関する情報に接していない人々には、ネットを通じて情報を伝えるのが現実的で効率的です。

ネットの利用者は年代も立場も幅広いです。また、例えばブログなら隙間時間に記事を書いて、一度閲覧数が増えれば放っておいても情報を伝え続けられるので、忙しい社会人も取り組みます。

このようにネットなら、見ず知らずの不特定多数の人に、効率よく情報を伝えられます。

4. クルマ社会の問題をテーマにしたサイトは、クルマ社会に関心のある人が訪問する

例えばクルマ社会を問い直す会のサイトや、会員の方々が他団体や個人で運営されているクルマ社会に関するウェブサイトがあります。

そういったサイトはとても良い内容の記事がたくさんあり、これらを多くの人に読んでもらえれば世論は広がると思います。

しかし、クルマ社会の問題をテーマにしたサイトは、クルマ社会に無関心な人にはあまり訪問してもらえません。元々クルマ社会の問題に関心があり、検索サイトでクルマ社会関連のキーワードで検索して訪問する、クルマ社会に関するサイトのリンクを辿って訪問する、といったケースが多いと思われま

5. クルマ優先社会の問題と無関係なブログで人を集め、リンクでクルマ優先社会を扱うサイトへいざなうと良い

ネットで世論を広げるためには、今現在クルマ優先社会の問題に無関心な人々にクルマ社会を問い直す会のウェブサイト等を訪問してもらい、クルマ社会の本質を知ってもらう必要があります。

そこで、クルマ社会の問題とは無関係なブログの利用をおすすめします。

例えば、大工仕事のノウハウ紹介のブログを作ります。全てのブログ記事の最上部にクルマ社会を扱ったサイトへのリンクを配置します。あるいは、記事中の節目にリンクを配置したり、記

事中にクルマ社会に関する囲みコラムを自分で書いてリンクも配置する、などの方法も良いでしょう。

日曜大工などで困った人が方法を調べにブログを訪問します。訪問者全員がクルマ社会の問題を扱うサイトへのリンクを一度目にし、一部の人は関心を示しリンクをクリックします。

5-1. 実際のブログ訪問者数と、クルマ社会問題へのリンクのクリック数の例

私が運営中の画像データの色管理のノウハウブログを例に、実際のブログの訪問者数や、クルマ社会の問題を扱うページやウェブサイトへのリンクをクリックしてもらえた数の具体的な一例を示します。

- ・訪問者 約10万人(1ヶ月間)
- ・クルマ優先社会の問題に関するページ、サイトのリンクのクリック数合計 約350回(1ヶ月間)

●チラシにたとえると、クルマ優先社会の問題を伝えるチラシを1ヶ月に10万人に配布し、そのうち350人ほどが関心を示してチラシを多少見てくれた、チラシ配布は毎月自動で行われ続ける、というような内容です。

(※細かく言いますと同じ人がブログを複数回訪問していたり、同じ人が2回以上クリックするなどのケースもありますが、そのあたりの誤差はここでは省略しています)

6. 世論づくりのためのブログの作り方の具体例 手順1 ブログのテーマを決める

ブログは自分の職業の分野のノウハウを紹介するブログをおすすめします。

何かの方法を知りたくてネット検索する人が多いからです。また、自分の職業の分野なら、経験に基づいた役に立つノウハウ記事を書けるので多くの訪問者を得られ、すでに知っている知識・経験で記事を書けるので忙しい社会人にも実行可能だからです。

手順2 Wordpressなどでブログ、サイトを作る
レンタルサーバーを借りて、Wordpressをインストールしてブログを運営するのがおすすめ

です。レンタルサーバーにWordpressをインストールします。次に、すべての記事最上部などにリンクや画像を配置したりできるWordpressテーマを適用します。

レンタルサーバーも有料、Wordpressテーマも使いやすいものは有料ですが、飲み代や携帯電話代と比較するとはるかに安いです。

手順3 記事を書く

ノウハウ記事を書きます。

例えば大工の人ならノコギリで上手に木を切るコツを1記事として、釘打ちのコツを1記事として、という具合に書きます。地道に100記事以上書きます。

忙しい社会人なら隙間時間に書きます。時間を見つけて記事を書いて、1記事書き終わらなくても、疲れたら途中で下書き保存して、また翌日以降の隙間時間に続きを書けば済みます。

手順4 全記事にクルマ社会に関する情報を掲載

ブログ内の全記事の最上部に、自分が紹介したいクルマ社会に関するウェブサイトのリンクを配置します。個別のブログ記事へのリンクの配置も良いでしょう。例えば、記事の最上部または記事中に、会の有志ブログ「歩行者の道」内の記事「ガードレールは誰のため？」へのリンクを配置する、などです。

Wordpressでは管理画面で設定を行うことで全記事に同じリンクなどを自動的に配置することができます。(対応しているWordpressテーマが必要です)

リンク以外に、記事中の好きどころにクルマ社会の問題に関するコラムを自分で書いて配置するのもよいでしょう。少しくらい唐突でも「閑話休題」のような雰囲気であれば不自然には思われません。

他サイトへのリンクではなく自分でも主張したい場合は、いくつかクルマ優先社会の問題について述べたブログ記事を投稿しておきます。そして、例えば大工仕事ハウツー記事の最上部などにクルマ社会について述べた記事への内部リンクを配置します。これで、日曜大工のハウツーを調べに来た人が、クルマ社会の問題について述べた記事も見えてくれる可能性が高まります。

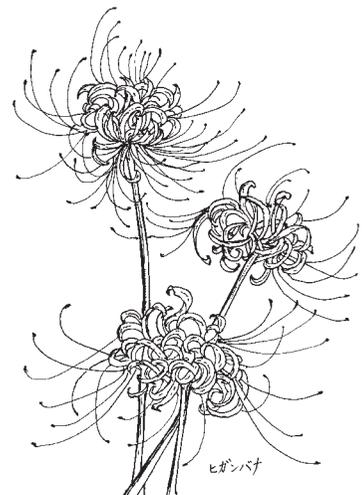
7. ブログ運営に関する記事がネットにたくさんある

Wordpressによるブログ運営、人に役立つブログ記事の書き方等、ネット上に関連情報が大量にあります。

多くがネット集客などのサイトではありますが、集客目的のブログでも社会運動の目的のブログでも、多くの人に訪問してもらうところまでは共通しているので、十分役立ちます。

以上、忙しい社会人でも現実的に実行可能で、従来の方法で世論を広げられない対象の人にも情報が伝わって世論を広げる効果が高いと思う方法をご紹介します。

(北海道札幌市在住)



会創立25周年、会報100号記念に寄せて

藤本真一

25周年、おめでとうございます。かつて、事務局の仕事を一定期間、担わせて頂き、ありがとうございました。

ウイングが広くとてもユニークな市民運動への参加は、他に無い体験であり、個人的にはとても勉強になりましたし、人間的に魅力ある方々と出会った事が非常に貴重でした。一方、あまりにも多様な方々の意見をまとめる事は難題であり、今現在も活動を続けてくださっている皆様には敬服致します。

会が目指している、交通被害の回避(特に子

も)、自然環境の改善、公共交通の充実、そして何よりも、誰もが笑顔で歩ける道、どれも平均的には良い方向に進んできていると思います。世界的にも。これはこの会に限らず、組織一つひとつ・個人一人ひとりの活動や想いの成果と思います。一方で、一部には、信じがたい事故被害等も発生しているのが現実だと思います。

世界は変える事ができます。今後も、想いを叶えて行きましょう。

(旧会員。1999～2005年度世話人／00～05年度事務局)

コロナ対策と公共交通

堀内重人

はじめに

コロナウイルスの蔓延に伴い、4月7日に安倍首相は緊急事態宣言の発令により、「外出の自粛」を要請し、「人との交流の8割削減」を打ち出した。

緊急事態宣言を発令した結果、各鉄道事業者は空気輸送となった。バス事業者も、夜行高速バスの大半が、「三密」となることから、運休を余儀なくされ、昼間の高速バスも空気輸送を行っていた。

筆者は、コロナウイルスへの感染のリスクはあるが、経済活動も徐々に再開しないと、失業者の増加による自殺者の増加を懸念していた。そのような理由もあり、ゴールデンウィーク明けからは、東京都や大阪府・京都府・北海道など、コロナ感染の猛威を振るっている都道府県を除き、緊急事態宣言が解除された。

通勤用の鉄道や路線バスなどは、車内で会話する機会が少ないことから、「飛沫感染」に関しては、神経質になる必要性は少ないと、筆者は

考えている。

本稿では、通勤用の鉄道と路線バス、個室寝台夜行列車の復活、タクシーという形で分け、コロナのリスクを軽減しつつも、公共交通を活性化させる方法について言及したい。

1) 通勤用の鉄道・路線バス

通勤用の鉄道や路線バスは、絶えず換気を実施しているだけでなく、運行が終了した深夜などにつり革や手すりなどの消毒も実施している。また利用者も、マスク着用で乗車している上、車内での会話も少ないことから、例え「三密」の状態になったとしても、飛沫感染に対して、恐れる必要性は少ないように感じる。

一般の路線バスで一番、問題となるのは、運賃の収受であるが、交通系電子マネーでの決済を促進させたい。バス事業者の中には経営が厳しい事業者が多く、交通系電子マネーによる決済に対応した運賃箱が導入出来ない事業者が多い。

かつて民主党政権が定めた「地域公共交通確保

維持改善事業」では、「バリアフリー」という項目があり、それを実施する際は、国から補助金が支給されるが、低床式車両の導入や点字ブロックの整備など、ハード面が中心である。

支払いに交通系電子マネーを用いることで、現金を使用することなく決済が可能となり、利用者からすれば心理的な面で「バリアフリー」になる。筆者もバスを利用する際、小銭を探すことは、心理的な面で負担ではある。一方のバス事業者や運転手にとれば、バス停における停車時間が減るため、バスのスピードアップに繋がり、それがサービス向上となる。

コロナ禍にあることから、交通系電子マネーの決済に関しても、「地域公共交通確保維持改善事業」を適用させ、それでも足りない際は、更に追加で補助しても良いだろう。

日本では、「独立採算」を前提に公共交通を運営しているため、交通系電子マネーなどを用いた決済は、諸外国と比較して遅れている。

2) 個室寝台夜行列車の復活

筆者は、当初、「クルマ社会を問い直す会」の総会に参加したく、往復の列車の指定券類を確保していたこともあり、2020年4月18日に、全車グリーン車の座席指定の特急「サフィール踊り子」に、熱海～品川まで乗車した。

この列車は、観光に最も便利な時間帯に運転されていることに加え、デビューして間がないこともあり、コロナウイルスが猛威を振るっており、他の特急が空気輸送を行っていても、1両当たり3～5名の乗車があった。その中でも、価格面で割高なグリーン個室は、半分程度埋まるなど、人気が高かった。

筆者は、平素から個室車は、「プライバシーの維持」だけでなく、パニック障害の人も安心して移動出来るため不可欠だと思っていたが、コロナウイルスが蔓延している時には、他人と接触することが無い、安全な輸送手段であると感じた。

さらに高輪ゲートウェイ駅では、「サンライズ瀬戸・出雲」の車両が、田町電車区に引き上げられている様子を見た時、車両の大半が個室寝台車であるから、コロナウイルスが蔓延している

時は、長距離を最も安全に、かつ安定した輸送手段であると痛感した。

かつて寝台夜行列車は、日本国中で運転されていたが、新幹線や航空機の発達や高速バスの居住性の改善が進む一方、車両の老朽化などを理由に廃止され、現在では「サンライズ瀬戸・出雲」しか、運転されていない。

コロナウイルスが猛威を振るった時期は、東京や大阪を発着する高速バスが運休になってしまい、新幹線や航空機の移動は敬遠された。

そうなるも長距離を安全でかつ安定して移動が可能な輸送手段は、個室の寝台夜行列車となる。つまり危機管理上の理由から必要になったと言える。また利益率は、昼間の特急列車と比較すれば良いとは言えないが、列車に魅力があれば、景気の変動を受けにくい。コロナ禍により、個室の寝台夜行列車として復活させることが不可欠になった。

3) タクシー事業

コロナウイルスの蔓延に伴い、タクシー業界は大きな痛手を受けた。初乗り運賃で到着するような近場の需要すらなくなってしまい、2時間以上駅前などで待機しても、全くお客さんが乗車しない状況にまで陥っていた。

これは東京の都心部であっても同様であり、国際線飛行機も殆ど運航していないため、東京の都心部から成田空港や羽田空港へ行く需要が殆ど無くなった。海外旅行へ行く際、タクシーを利用するのは、大きなスーツケースなどがある人や、成田空港を早朝に出る便に搭乗する人などで、鉄道やリムジンバスが動いておらず、タクシーしかないからである。

東京の都心部から成田空港まで、お客さんを乗せると、片道2万5,000～3万円程度の売り上げがあったが、今では1日当たりの売り上げが数千円にまで落ち込んでいる。

タクシーは、完全に密室になることから、それを回避するには、客待ちの間は窓を開けて車内の換気を実施し、「三密」を回避する必要がある。また運転手さんも、コロナウイルスに感染する危険性があるため、運転席と客席の間に透明なビニールのカーテンで仕切り、クレジット

カードや交通系電子マネーによる決済を多用するようにしたい。

これは平時であったとしても、タクシー強盗の被害から運転手さんを保護することに繋がる。

決済時の安全性の担保は、今後、労働者不足に直面する日本のタクシー業界では、運転手を確保するためにも、重要な施策であると考えている。

4) 結び

東京都では、7月に入ってから、再びコロナウイルスが勢いを増しており、感染者が増加傾向にあるが、発生する場所が新宿歌舞伎町など、特定の地域になっている。それゆえ通勤・通学時の鉄道や路線バスでは、会話などが少ないため、飛沫感染のリスクは少ないと言える。またそれを回避する手段として、路線バスでは交通系電子マネーの決済を、より推進させる必要があると思っている。

コロナ禍では、「三密」が避けられる公共交通として、個室の存在が重要になり、長距離を安全に安定して輸送が可能であるのは、個室の寝台夜行列車であることが、明確になった。それゆえ危機管理上からも、復活をさせる必要がある。

一方、個室の公共交通であるタクシーは、運転手の感染防止と強盗の被害から解放させるためにも、クレジットカードや交通系電子マネーによる決済の普及が、不可欠になったと言える。

コロナ禍の「移動の自粛」は、経済活動を弱体化させるだけでなく、「公共交通を衰弱させ、クルマ社会を促進させる方向へ向かうため、徹底的に危機管理を行い、円滑で安全な輸送を提供しなければならないと言える。

(2015年総会後の講演会で「災害多発・人口減少社会における鉄道の未来」のテーマでご講演いただきました。運輸評論家。滋賀県大津市在住)



「遺された親」からの感謝とお願い

前田敏章

会発足の年1995年の10月、高校2年生の長女は「通り魔殺人」被害のように、学校からの帰宅途中、カーラジオ操作で脇見運転となった加害車両に後ろからはねられ、その全てを奪われました。

交通犯罪による「遺された親」となり、未来も過去も奪われ、抜け殻ようになった私は、反省のない加害者(35歳看護師で2児の母)を憎むと同時に、前方不注視という重大過失の危険行為を禁錮1年、執行猶予3年で赦す司法に絶望し、社会不信と人間不信の泥沼から這い上がる術も気力も失っておりました。

長女の遺影から聞こえてくる「お父さん悔しいよ。私はどうしてこんな目に遭わなくてはならなかったの。私のこの犠牲は今の社会で報われているの」という「声なき声」にどう応えたら良いのか、悶々と思ひ悩む中で「問い直す会」との出会いがありました。

つないでくれたのは、同じ道内の遺族、東川トシ子さん(本会会報4号に講演録掲載)です。初代表の杉田聡さん(北海道帯広市)とは、1997年の札幌での講演会で出会い出来ました。杉田さんに勧められて手記を投稿できたことは、心の中の娘と共に生きる貴重な糧となりました。

手記「17歳で交通死した娘からの問いかけ」(1998年、本会会報13号に掲載)には、当時の思いを「模索の中で杉田聡さんや『クルマ社会を問い直す会』と出会い、遺族の立場でたまたかいは始めている人たちがいることも知りました。娘からの『問い』について考える中で、私たちの意識の底まで深くはびこっている『クルマ優先社会』が浮かび上がってきました」と、書かせて頂きました。

会が、設立以来重視されている出版や報道、インターネットなどメディアを通じての発信は、社会不信に苛まれ孤立を余儀なくされる交通被害者にとって一筋の光でした。杉田聡さんと今井博之さんが共著された『クルマ社会と子どもたち』

(岩波ブックレット1998年)や、会のメンバーの方が中心となり発刊された『脱クルマ21』1～3号(生活思想社1996～98年)はその一例です。

しかし何と言っても導かれ励まされているのは、充実した年4回の会報です。毎号の巻頭ページに記されている「会のめざすもの」のスローガンに凝縮されている活動内容的確さと、世話人諸氏はじめ会員の皆さまの尽力によって会は大きな役割を果たしてきたと思います。地域活動連絡係として、専ら1999年設立の「北海道交通事故被害者の会」の報告をさせて頂いていますが、改めて感謝致します。

2014年の小樽市銭函での飲酒ひき逃げ4人死傷事件の危険運転罪への訴因変更を求める要請活動の中でも、足立さんと長谷さんが横浜カーフリーデーで署名を集めて下さるなど、会から大きな励ましを頂いたことは忘れません。2008年以来日本でも取り組みが始まった「世界道路交通事故被害者の日」(ワールドデイ)の全国と北海道での取り組みも、会の強い連帯と協力に支えられています。

4半世紀の間、ぶれないで活動を続ける全国組織の市民団体の重要性を改めて実感するところですが、これからも、私たち被害当事者の必死の訴えに耳を傾け続けて欲しいと願います。

かけがえのない命や健康を奪われた私たちの共通の願いは「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして下さい」という言葉に尽きます。この思いは、被害から何十年経っても変わらず(私の場合は亡き娘のもとに逝くまで)続くということをご理解下さい。

なお、私がこの「言葉」を初めて知ったのは、20年ほど前に札幌で開催された「水俣展」でした。理不尽に経済優先の公害の犠牲となった水俣病の患者の方とご家族の方が発した「叫び」は、私たち交通被害者の思いと重なり、以来この言葉を使っています。そして、私たちがさらに辛いのは、この「日常化された大虐殺」ともいえるべき

理不尽な被害が、今も止むこと無く昨日も今日も起き続けていることです。

私は先日も、道南の中学校で語り継ぐ機会(命の大切さを学ぶ教室)を得、「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」と題して未来を担う子どもたちに伝えました。その中で、2019年における、歩行・自転車中の死傷者は全国で125,397人(344人/日)、うち14歳以下の死者は184人にも及ぶことなど話したら、中学生になったばかりの1年生などから「私の友だちも交通事故にありました」「今の社会はおかしいと思いました」「“日常化された大虐殺”この言葉からは絶対に目を背けてはいけないんだと感じさせられました」「社会の交通被害に対する軽い見方は、絶対になくさなければならないと思いました」など

としっかりした感想文が寄せられました。

励まされると同時に、純真な子どもたちに「クルマは凶器ともなっているから気をつけて」と、麻痺したクルマ社会の現実を話さなくてはならない不条理に胸が痛みます。一日も早く、ごく当たり前の、安全に往来できる、人と人との関係性豊かな社会にしなければならないとの思いを強くしたところです。

これからも、会の皆さんとともに、「遺された親」として、地域活動連絡係として、命の尊厳と社会正義が貫かれる交通死傷ゼロの社会実現めざし、生ある限り尽力したいと思います。(地域活動連絡係。「北海道交通事故被害者の会」代表。北海道札幌市在住)

会が役目を終える日はいつくるのか…

三田直水

クルマは人の生命を脅かすと同時に、騒音、排ガス等により、他者の生活を破壊してきた。社会はそのことが当然であるかのごとく、交通システムを変えることなくいつまでもクルマに依存し、大きなリスクを背負いながら生活を続けている。

私がクルマへの疑問を持ちはじめたのは、5歳くらいのときだった。妹を乗せた乳母車を母親が押して道を歩いていた。私は時折、乳母車の横のバーか何かに足をかけて、進む乳母車に身を任せて遊んでいた。そこに突然「バカヤロー、あぶないじゃないか」と、後ろから来たトラックに怒鳴られたことがある。そのときから、クルマへの恐怖感を抱いたのかもしれない。

その後中学へ通うのに、舗装ではなかった狭い道を30分かかって歩いた。途中、クルマがすぐ脇を走っていった。そのとき、身の危険を感じたことと同時に晴れた日は砂埃をかけられ、雨の日は水たまりの泥水をかけられたことで怒りと屈辱感が湧き上がったことを覚えている。

高校生のとき、部活動で国道を毎日のように何キロも走った。国道だから当然なのだが、大きなトラックをはじめ、クルマがひっきりなしに走っていた。私たち高校生は、道の脇に引いてある白線の中を臭い排ガスを吸いながら走ったことを思い出す。

やがて結婚し子どもができると、子どもをクルマから守ってやらなければならないと強く思うようになった。

1991年、幼い頃から抱いてきたクルマ社会への疑問を世に問いたいと思い、『声・クルマ社会』を自費出版した。

初代代表の杉田聡氏を知ったのは、それから間もなくのことだった。杉田氏の自費出版された『くるま社会を考える』を読み、私の思っていることを見事に代弁してくれていることに感動した。

発刊の辞にはこうある。「……親が子が、夫や妻がまいにち死に、傷つき、子どもの遊び場とともに子どもらしさまでうばわれ、人々の健康

がおびやかされ、かけがえのない生活環境が破壊され、道という道が危険のちまたと化す。いっぽう、あらゆるものがこのクルマの論理にしたがって再編成される。地面がすみずみまでアスファルトでぬりかためられ、道という道は『車道』によってズタズタに切りさかれ、またそれとともに人間の心までがズタズタに寸断される。人と人との関係がトゲトゲしいものとなり、強者が弱者をおしのける思想がとうぜんのこととしてまかり通る。・・・」

この強いメッセージに出会い、私はもうひとりの自分を見るような気がした。長い間ひとりで悶々と考え続けてきたクルマへの疑問が、一気に氷解するのを感じた。私は早速杉田氏に連絡をとり、しばらくしてから杉田氏をはじめ同じ思いをもっていた人たち数人と東京で会うことになった。それがきっかけになり、後に会を立ち上げることになった。

そして、クルマ社会を問い直す会は1995年5月27日に発足した。会場には同じくクルマ社会に疑問をもつ人、また人とクルマの共存を目指す人などさまざまな思いをもった人たちが全国から集まり、熱気にあふれていた。会の名前も

世話人も決まり、年に4回会報が発行されることになった。

その後、省庁交渉、政策提言、街頭演説、『脱クルマ21』の発刊、政党へのアンケート、講演会等々、交通遺族、交通遺児、交通弱者である歩行者、自転車などの立場でクルマ社会の改善を訴えてきた。

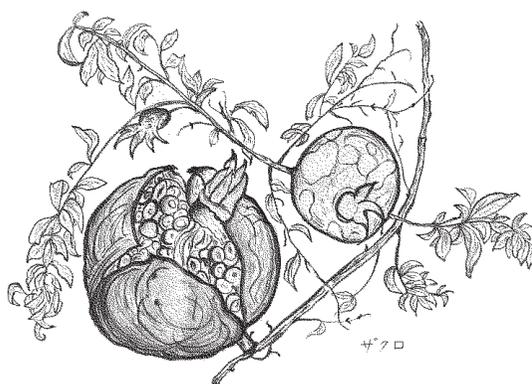
多くの人がかかわった25年間、そして毎年4回、1回も休むことなく発行された会報100号の重みは大きい。

そして会発足以来、何がどう変わったのか。死傷者は以前より減っているというが、人びとの意識はあまり変わっているとは思えない。

クルマで傷つくことのない社会が訪れたとき、私たちの活動は必要ではなくなる。しかしそれまで人間はこれから先、さらに長い年月を待つてどれだけの犠牲を払い続けていかななくてはならないというのだろうか。

寡聞にして知らないが、世界に一つしかないであろうこの会の存在は貴重だ。そしておそらく、残念だがまだまだこれからも。

(1995～2004年度世話人／2000～04年度代表。
現・地域活動連絡係。鳥取県鳥取市在住)



なぜ、ひき逃げ事件に時効があるのか？

柳原三佳

*会員の柳原三佳さんからは、ひき逃げ時効について多くの方に知っていただきたいと、以前ヤフーニュースに執筆された記事を一部改変してご寄稿いただきました。

■犯人不明で時効成立。夫のひき逃げ事件から40年。消えない家族の苦しみ

(2018/11/9 ヤフー個人ニュースより)

「あの夜、警察からの一本の電話から、平穏な生活は壊され、一変してしまいました。40年が経とうとする今も、つい昨日のように思い出されます」
そう振り返るのは、北海道虻田郡真狩村に住む気田光子さん(70)です。

凍てつくような寒さの中、光子さんの夫・幹雄さん(当時36)が道路上で発見されたのは、1979年1月17日未明のことでした。緊急の開頭手術を受け一命はとりとめたものの、脳の損傷は酷く、意識不明の状態が続きました。

「当時、長女は8歳、下の子は妊娠3か月でした。頼り切っていた夫が突然こんなことになり、死んだほうがどれほど楽だろうと何度も思いました。でも、そのたびに娘は泣きながら言ってくれたのです。『どんなことでも我慢する、協力する、一緒に母さんと頑張るから』と……」

その夜、幹雄さんは会社の新年会に出席していました。ところが、倒れていたのは自宅近くの店から約4キロも離れた路上でした。厳冬1月の深夜、そのような場所まで移動していた理由がわかりませんでした。着衣に油や土が付着していたことから、警察は「大型トラックによるひき逃げ事件」として捜査を進めました。

その年、光子さんは二人目の子を一人で出産。幼い娘と乳飲み子を抱えながら、病院通いの日々を続けました。

事故から約1年後、幹雄さんは奇跡的に意識を回復しました。しかし、脳には重い障害が残り、事故前の優しかった夫、子煩悩だった父親

としての姿を豹変させました。

事件後に生まれた息子のことすら認識できない状態でした。

■当時、ひき逃げの時効はわずか5年だった

幹雄さんは約4年間に及ぶ入院生活を余儀なくされました。その間、捜査にはほとんど進展がありませんでした。

そして、1984年1月、ひき逃げ事件は時効を迎えました。当時、救護義務違反(ひき逃げ)の時効は5年だったのです。犯人不明で損害賠償も受けられないため、自賠償の代わりに政府保障事業からの補償金(当時は2000万円)が支払われたものの、長引く入院や医療費の支払いですぐに底をつきました。

光子さんは振り返ります。

「身体には麻痺が残り、入浴のときも娘と二人がかりでの介助が必要でした。経済的にも追い詰められました。夫が我が子とおやつを取り合う姿を見るたびに悲しくなりました……でも、わずか9年間でしたが、幸せな結婚生活の思い出があったからこそ、介護の日々を乗り越えられたのだと思います。」

事件後、介護福祉士の資格を取得した光子さんは、幹雄さんの介護をこなしながら懸命に働き続け、女手ひとつで二人の子どもを育て上げたのでした。

2017年、幹雄さんは75歳で亡くなりました。事件から38年……。あの日を境に、人生の半分以上を未解決事件の「被害者」として生きてことになります。

■殺人罪の時効も遺族の声で撤廃された

気田さんが会員として参加している「北海道交通事故被害者の会」代表の前田敏章氏はこう訴えます。

「被害者、遺族の苦しみは一生続くのに、逃げ

た犯人は短期間で刑事責任から解放される、これは被害者感情にも国民感情にも反します。当会では、法務省や警察庁への要望書の中に、被害者が死亡や重度障害を負ったひき逃げ事件については、時効を撤廃するべきだという要望を盛り込みました」

そもそも犯罪の「時効」とは、どのように決められているのでしょうか。

弁護士の内藤裕次氏(同会副代表)に、法律家の立場から説明していただきました。

「公訴時効とは、犯罪が終わったときからある一定の期間が過ぎると、刑事裁判が起こせなくなることです。その期限は刑事訴訟法(第250条)において、『刑の重さ』と、『被害者を死亡させたか否か?』によって細かく定められています。現時点では、死亡ひき逃げ事件の場合、救護義務違反(ひき逃げ)の時効は7年、自動車運転過失致死罪(事故で人を死亡させた罪)の時効は10年となっています。時効を延長したり、撤廃したりすることは可能ですが、法律の改正が必要で、相当高いハードルだといえるでしょう。しかし、過去に殺人事件の時効が延長されたように、犯罪被害者や遺族の切実な声が法律自体を大きく変えてきたのも事実です」

かつて殺人事件の時効は15年でしたが、2004年の法改正で25年に延長されました。さらに、「全国犯罪被害者の会(あすの会)」や「宙の会」が殺人事件の時効廃止の要望を出したことをきっかけに議論が高まり、2010年には、ついに『殺人』の時効が撤廃されたのです。

■そもそも、なぜ「時効」があるのか？

「時効」に対する考え方や期間は国によって異なります。日本の場合、その根拠とされてきた趣旨は以下の3点です。(法務省『凶悪・重大犯罪の公訴時効の在り方について』2009.3.31より抜粋)

- 1) 時の経過とともに証拠が散逸してしまい、起訴して正しい裁判を行うことが困難になる
- 2) 時の経過とともに被害者を含め社会一般の処罰感情等が希薄化する
- 3) 犯罪後、犯人が処罰されることなく日時が経

過している場合には、そのような事実上の状態が継続していることを尊重すべき

しかし、前田代表はこう指摘します。

「まず、2と3は言語道断です。特に、『処罰感情等が希薄化する』など甚だしく不当です。被害者にとって、真相を知り、容疑者を厳正に裁いてもらいたいという思いは、決して薄れるものではありません。最近では、防犯カメラやドライブレコーダーなどで客観的な証拠が残るようになりました。DNA鑑定など科学的な検証も可能になり、時間が経過しても犯人特定が可能で、時効が撤廃されれば、犯人逮捕につながるかもしれないのです」

■法改正の予定は？ 法務省に聞いた

未解決事件の被害者遺族は、「“逃げる”行為は殺人と同じなので、ひき逃げの時効は撤廃すべき」と強く訴えています。「ひき逃げの時効延長や撤廃」という被害者からの要望について、国はどうみているのでしょうか。法務省刑事局刑事法制企画官・玉本将之氏に取材しました。

「現時点において具体的な法改正の予定はありません。いわゆるひき逃げの事案で、過失運転致死罪が成立する場合や、殺人罪や傷害罪が成立する場合には、その公訴時効が完成していない限り、救護義務違反罪について公訴時効が完成していても、なお、公訴提起をすることが可能です。2013年に制定された自動車運転死傷行為処罰法においては、飲酒により運転に支障が生じるおそれのある状態で自動車を運転し、必要な注意を怠って人を死傷させた者が飲酒の発覚を防ぐために逃走するなどした場合には、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪(12年以下の懲役)とするなど、適切な処罰をすることができるようになっています。時効の延長や撤廃は法改正をすれば可能ですが、ひき逃げの事案の救護義務違反だけ特別な取り扱いをすることは、他の犯罪との均衡等もあり、慎重な検討が必要と考えられます」

では、刑事訴訟法の専門家はひき逃げ事件の

時効問題をどう見るのでしょうか。

龍谷大学法学部の福島至教授に聞きました。

「未解決事件の被害者やご遺族のお気持ちはよく理解できます。しかし、捜査員の数や労力には限りがあり、ひとつの事件を追い続けることは不可能です。逆に、時効を伸ばしたり撤廃したりすることで、迅速であるべき捜査の動きが緩慢になる恐れもあります。長期間経過してから容疑者が逮捕された場合、立証は難しく、冤罪を訴える人も出てくるでしょう。そうした視点からも配慮が必要です。日本の場合、特に交通関係の事件は軽く扱われがちで、司法解剖など法医学的な捜査も行われていないことが多いようです。その結果、真実が明らかにされないまま迷宮入りというケースも少なくありません。また、ひき逃げだけでなく、交通事故を装った殺人事件なども発生しています。時効撤廃の前に、初動捜査の充実に向けての建設的な議論が必要だと思います」

■時効が過ぎても続く、被害者遺族の苦しみ

2016年に発生したひき逃げ件数は8448件。そのうち、死亡事故の約10%、重傷事故の25%は未解決で、全検挙率は56.8%にとどまっています。

北海道交通事故被害者の会の内藤氏は、今後の取り組みについて語ります。

「救護義務違反に限った時効の撤廃や延長は、他の犯罪とのバランスもあり、感情論で押し切れる問題でないことは重々承知しています。しかし、当会では今後も被害者・遺族の苦しみと怒りに時効はないことを訴え、同様の事件の抑止にもつなげていきたいと思っています」

8歳のときに父親が被害に遭い、その後、38年間にわたって母親を支え続けてきた気田さんの長女・直子さん(48)は語ります。

「父が亡くなったとき、父さんはやっと楽になれた……、そう思いました。私も、分からない誰かを恨む人生はもうこれで終わりにしよう、と自分自身に言い聞かせました。でも、それは本音ではありません。父をこのようにした人物が何の咎めも受けず、普通の暮らしをしているのだと思うと、やりきれません。時効さえなければ

ば、犯人はずっと緊張して暮らしていたはず。せめて、そうであってほしいのです」

被害者への責任を放置して「逃げる」という行為が、逃げることによって「無」になることは許されるのか……。納得できない被害者、遺族の訴えは、今も続いています。



「事故現場は羊蹄山にほど近い道。真冬の夜は積雪したり、アイスバーンとなり証拠はほとんど残りません。光子さんは今も、本当に車によるひき逃げだったのかどうかさえわからないと疑念を抱いています(筆者撮影)」



「事件からの長い年月、支え合って生きてきた光子さん、直子さん母娘。「私たちの経験が、今苦しんでいる方の励みになり、少しでも役に立てることを願っています」(筆者撮影)」

(2014年総会後の講演会で「取材から見てきた『危険運転』の現実」のテーマでご講演いただきました。ノンフィクション作家。千葉県大網白里市在住)

クルマ社会を問い直す思いへ

山中英生

クルマ社会を問い直す会 25周年おめでとう
ございます。思えば私も、大学の授業で、自動
車の量に合わせて道づくりする時代は終わった
との講義を受け、卒業論文ではクルマのスピー
ドを下げる日本で最初のコミュニティ道路づく
りに関わり、ひょんなことから大学研究者にな
って、かれこれ40年間、クルマ社会がもたらし
ている、さまざまな“おかしなこと”に気づき、
少しでもそれを正そうというテーマに取り組ん
できました。本会でお会いした方々の思いや、会
報にみられる新鮮な視点など、その時々の大切
な気付きをいただけてきました。

この原稿を書いている今、新型コロナウイルス
感染症のパンデミックという戦後最大の危機
の最中にあります。この危機で、移動や賑わい
という活動に制約が生まれています。こうした
人間本来の欲求である移動によって新しいもの
や人とふれあうという活動は、いずれ復活する
と思いますが、今回のパニックの中で、高齢者
の移動を支えてきた地方の末端の生活公共交通
などは、極めて厳しい事態になっています。個
室移動であるクルマへと移動手段が流れがちな
傾向は由々しい問題ですし、その流れをせき止
めるきめ細かな公共交通の維持・支援は今後の
最重要の政策の課題となるでしょう。

一方で、私がこの10数年取り組んできた自転
車については世界では不思議な風が吹いていま
す。世界の多くの都市で、シェアサイクル(共用
自転車)の利用増加が報じられていますし、イタ
リアのミラノ市では、都市のロックダウンの最
中に、解除後に主要なショッピング・ストリー
トの車道を削減し、住民らが少しでも距離を置
いて通行できるように歩道・自転車道を拡幅す
る「オープン・ストリート計画」を報じていまし
た。公共交通内の混雑緩和で感染防止をするこ
うなことなのですが、環境改善や健康増進が期
待されるからこそ、強硬な政策も「欧州で最も野
心的な対策」とも評されるのでしょう。アメリカ

のニューヨーク市でも感染拡大防止策として、歩
道・自転車道を増設する法制化が進み始めてい
るし、ハワイでは自転車販売が激増しているこ
ういうニュースも目にしています。

やはり個別的な移動であることも理由ですが、
むしろ、自分の体力に合わせて爽快な風を受け
て移動することで、体力づくりや気持ちをリフ
レッシュするといった、独特の楽しみを味わえ
る移動ということも、その価値を高めているの
でしょう。

ただし、日本の様子はやや異なっています。実
は自転車の見える姿は日本では“東京”に代表さ
れる大都市とその他の地方都市では相当に違う
のですが、すくなくともまずは大都市での変化
がマスメディアを賑わします。その反応は、“む
ちゃな走りをする自転車が増えた”というもの
です。ウーバーイーツの自転車は目立ちます。大
きなバッグをもって、明らかに車道をそれなり
の速度で走っています。もう一つは、ますます
経営が厳しくなっている公共交通から”自転車が
客を奪っている”という陰口です。確かに、いく
つかの調査でも、バスや電車から自転車を使う
ようになっているという数字がでてきます。

でも、よく考えるといずれも“クルマ社会”の
おかしな批判だと感じるのです。自転車が車道
を多く走るようになると、実は事故が減ってい
る。という現象は、自転車利用を促進している
多くの国で見られる現象です。クルマ利用を減
らすため、徹底して便利な公共交通を多くの公
的負担をしてでも整備してきた国では、自転車が
公共交通の敵だといった論調は見られません。
むしろクルマ社会を変える仲間なのです。

極めてシンプルな刃物、“包丁”が必ず家庭に
はあります。“包丁”は、人類の最初の発明であ
る石器をルーツに、シンプルで便利で安い“刃
物”として生き残ってきています。これからも、
このシンプルな道具は決して無くならないと思
います。人類の発明として次に出てくるのが“火”、

そして次が“車輪”です。多くの家庭にある“自転車”は、シンプルで安く作れて、しかも使い勝手のよい形として、“車輪”が生き残っていると感じています。これからもこのシンプルな乗り物は生き残り続けることを期待しています。

子供たちはこの人類の発明をたどって成長しています。ママゴトあそびで、偽物の包丁を使って遊んだ記憶は多くの人が持っています。車輪の方は、おもちゃの三輪車から始まり、補助輪付き自転車で自宅のまわりを遊んでいました。ところが、小学生でコマ外しの自転車に乗れるようになると、途端に世界が変わります。自転車に乗れるようになると、子供たちは自転車散歩という、自転車に乗ることそのものを楽しむ活動を経験します。そして、自分の周りの世界

を拡大するのです。そして同時に、行きかう交通や周りの人々への気遣いを学び、社会性を獲得していくといわれています。子供たちにとって自転車は最初に出会う本物の乗り物で、自転車は子供たちの成長にも大切な道具でもあるのです。

移動手段としてのクルマの存在価値と利便性は確かなものです。人類の発明“車輪”の一つの姿でしょう、でも、“それしかない、それだけでいい”、というような“クルマ社会”に対して、これからも素朴な疑問を見つけながら、様々なことに取り組んでいきたいと感じています。

(1999年日本母親大会分科会で助言者になっていた
だきました。徳島大学教授。徳島県徳島市在住)



●「クルマ社会を問い直す」会報バックナンバーについて●

本会のホームページから閲覧できます。→ <http://toinaosu.org>
冊子をご希望の方は、会員であれば当会世話人に、非会員の方は下記へ
お知らせください。→ e-mail: group@kuruma-toinaosu.org

●表紙の写真について●

茨城県守谷市のビスタシティ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
だけ遠慮してもらって、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。会報98号表紙で紹介)

●本文イラスト●

梅沢 博 (P.45)

木村孝子 (P.6、25、43、52、58)

種村康子 (P.17、28、55、63)

●デザイン・版下作成●

梅沢 博

●印刷・製本●

日本グラフ カ丸芳文

クルマ社会を問い直す 101号別刷り [1]

【会創立25周年・会報100号記念】

寄稿特集

2020年9月30日 発行

発行者：クルマ社会を問い直す会

〒551-0001

大阪府大阪市大正区三軒家西3-10-16 (青木)

電話 090-8650-7263

<http://toinaosu.org/>

e-mail: group@kuruma-toinaosu.org



クルマ社会を問い直す会