

クルマ社会 を問い直す

http://boat.zero.ad.jp/simi/tnk/
e-mail:kstn@boat.zero.ad.jp



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：古川量巳
連絡先：〒162-0825
東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506 生活思想社内
Tel & Fax 03-5261-5931

編集：杉田正明・木村利雄
入力協力：青木 勝
郵便振替口座：00140-7-39161

50

2008年1月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



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

★表紙用の写真を
募集しています★

△
膝の悪い人、車椅子の人はどうやって横断すればよいのでしょうか。歩道橋下に横断歩道がないところ、皆さんの近くにもありませんか？(国道6号松戸市内にて撮影、2つの写真は対角線上のそれぞれの端から撮ったもの：杉田正明)

目次

レポート

- 道路整備中期計画についての意見書を
国土交通省へ提出(杉田正明)……………2
- 横浜カーフリーデーに参加(後藤 昇)……………4
- エコ通勤制度を求める陳情書を
山口県に提出(林 裕之)……………5
- 「ナンバープレートカバー規制」について、
実現の動き(足立礼子)……………9
- 講演会「自転車はどこを通ればいいのか」に参加
(高橋大一郎)……………10

論文寄稿

- 歩車分離信号の国、イギリスを視察して(長谷智喜) …… 12
- 生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と
交通教育の創造を
「スローライフ交通教育」をめざして(下)
(前田敏章)…………… 26
- ツアーバスの安全を考える(川村雅則)…………… 26

投稿

- 原付が歩道を走っていて(梅沢 博)…………… 29
- イサドラ・ダンカンと交通事故(松友昭繁)…………… 29
- 埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング
～その2「歩道」(杉田久美子)…………… 30
- 街にやさしいクルマの提唱(小林和彦)…………… 32
- 平和な道、安全な道へ(木村孝子)…………… 33
- 楽しい!儲かる? 「脱クルマ」アイデア その17
一脳ミソのバージョンアップ(鈴木浩司)…………… 34

案内

- クルマ社会を問い直す会主催講演会案内…………… 35
- クルマ社会を問い直す会来年度総会予告…………… 35
- ワーキンググループ案内(掲載依頼のあったもののみ) 35
- 会・会員に関する報道・投稿記事ほか**
- 会・会員に関する報道・投稿記事…………… 36
- 代表・事務局・会計より、ほか…………… 38
- 案内板・投稿規定…………… 40

道路整備中期計画についての意見書を 国土交通省へ提出

杉田正明（世話人）

10月のことですが当会世話人の足立礼子さんから、問い直す会の世話人・地域連絡係のメーリングリストにおおむね次の内容のメールが発信されました。

日弁連のシンポジウム「くるま社会を考える」を聞きに行ったところ、次のような動きを知った。国土交通省が道路整備中期計画を策定しようとしている。これの内容がひどい（交通抑制がほとんど盛り込まれていない）。

年内にも作成されそうだが、会としても看過できない問題ではないか。会としても意見書提出などなんらかの行動を示したほうがよいのではないか。

●「道路整備中期計画」の性質

今後10年間の道路整備に対するプラン（5年ではない）。

作成は国土交通省。

与党の「道路特定財源の見直しに関する基本方針」に基づいている。特定財源については、今年度歳入が歳出を上回る見通しで、上回った分を一般財源化する方向となっている。

また、地球温暖化対策も視野に入っている。

●「道路整備中期計画」作成までの流れ

8月24日に骨子案が出されたが、ごく抽象的なもの。

10月末に素案が提案され、年内には本案ができる予定。

素案公表後、おそらくパブリックコメントを1ヶ月ほど求めると思われる。

●骨子案の問題点

計画で取り組む政策課題として、4つ挙がっている。

- ・国際競争力の確保—基幹ネットワークの整備など
- ・地域の自立と活力の強化—生活幹線道路ネットワークの形成、渋滞解消対策など
- ・安全・安心の確保—耐震・防災対策、交通事故対策、道路管理など。
- ・環境保全と豊かな生活環境の創造—地球温暖化対策、道路環境対策など

●日弁連の意見

日弁連などが問題と感じているのは、この政策課題には、交通量抑制の視点が欠けていること。

TDMやコンパクトシティーの発想もない。

国際競争力の確保などというが、なにを指標とするのが不明確。また、費用対効果、代替手段などについての検討がない。

従来の発想と同様、渋滞解消のための道路網作りや整備に主眼をおいており、それをもって温暖化対策と考えているようである。

環境省では、地球温暖化対策として交通量抑制の必要性を指摘しているが、それは反映されていない。

日弁連ではこうした問題点をふまえて、計画素案が出される前に（素案が出てからでは時間的に対応できない）、意見書を出す予定。

この提起を受けて、私杉田が問い直す会としての意見書の素案を作り、世話人の間で検討しました。その結果下記の内容で国土交通省に提出しました。尚提出直後、国土交通省から道路の中期計画素案が公表されました。

<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/06/061113.html>

（千葉県松戸市在住）

2007年11月12日

国土交通省大臣 冬柴鐵三 殿
国土交通省道路局長 宮田年耕 殿

道路整備の中期計画についての意見書

クルマ社会を問い直す会
代表 古川量巳

クルマ社会を問い直す会としては、道路行政を次の観点で進めて頂きたいと考えています。命・健康の保全を最優先にすること、および生活環境の改善を最優先にすることです。

具体的な目標課題として、①交通事故をなくすこと、②自動車の排気ガスによる喘息をなくすこと、③クルマを使えない・使わない人を交通弱者にしないこと、④地球温暖化を阻止することを掲げるべきと考えます。

道路整備中期計画に於いても、この目標に沿った内容で構成して頂きたいと考えます。

これらの目標で道路整備を考えると、整備という言葉の意味は、新たに道路を造るという意味よりも、既存の道路をどのような使い方をするか、利用のあり方をどう再編成するか、利用者間で道路空間をどう再配分するかと言うことに大きく重点がシフトすることにならざるを得ないと考えます。

計画で盛り込んで頂きたい具体的内容を絞って提示します。一部国土交通省道路局の所管をはずれる事項も含まれますが、関係他部局・他省庁と連携して実現してください。

①交通事故対策

交通事故による死傷者数は増加を続けてきており、やっとう頭打ちの傾向が現れている程度です。交通事故死者のうち歩行者・自転車利用者の占める割合は、平成18年度で45%と半数近い状態です。この現実を改善することは道路整備における第一課題と考えます。

- ・歩行者が自動車から分離して通行できる空間を確保すること（歩道の確保）
- ・自転車が自動車および歩行者から分離して通行できる空間を確保すること（自転車専用道の確保）
- ・歩道・自転車道の確保に際しては、車道空間の削減を車線の削減や一方通行化によって進めること
- ・歩道・自転車道を分離確保できない場合に於いては、自動車に対して20km以下の速度制限を課し、同時にハンプもしくは狭窄を設置あるいは整備して自動車の速度制限の実現を担保すること
- ・すべての交差点に歩車分離信号を導入すること

②大気汚染対策

NO₂やSPMの環境基準の達成率が上がってきても、喘息患者数の減少につながっておらず、むしろ増加の傾向にあります。

- ・自動車の排気ガスで喘息を引き起す元凶とみられるディーゼル廃棄微粒子におおむね重なるPM2.5の環境基準を早急に決め、PM2.5を対象とした排出量の総量削減を実施すること
- ・NO₂やSPMの環境基準を達成できていないエリアを対象に、ディーゼル車を対象としたロードプライシングを実施すること、その際、環境基準が達成出来る水準まで課金を操作すること
- ・NO₂やSPMの環境基準を達成できていないエリアを対象に、車線削減を行って環境基準

の達成を図ること

③交通弱者解消策

自動車の運転免許を取得できない18歳未満の人、高齢で運転能力に問題がある人、身体に障害があり運転能力に問題がある人、経済的理由でクルマを保有できない人、主義思想からクルマを持たない人が交通弱者となっていますが、6歳以上人口の3割前後を占めると推測されます。高齢化が進む中で、今後交通弱者の増大が見込まれます。

- ・バスと路面電車のための優先走行空間を確保すること
- ・この確保に際しては、車道における一般車線の削減や一方通行化によって進めること
- ・一般車線の削減や一方通行化が出来ない場合に於いても、公共交通優先を明確にした道路利用（たとえばバス優先信号の実施）を進めること
- ・公共交通の採算を取りやすい集住型の都市を目指して都市計画をみなおし、人口・機能の立地を緩やかに誘導すること

④地球温暖化防止策

交通手段における省エネルギー性・省CO₂性は、鉄道そして自転車が圧倒的に自動車を上回っています。

- ・自家用車から路面電車への転換を推進すること、そのため車道の路面電車空間への転用、集住型の都市作りを進めること
- ・近距離交通における自家用車から自転車への転換を推進すること、そのため車道の自転車専用道への転用を進めること
- ・中・長距離貨物輸送におけるトラックから鉄道へのモーダルシフトを推進すること、そのため貨物鉄道の復活・整備を高速道路の車線の転用やローカル線の活用を含めて進めること
- ・中・長距離移動における高速道路を利用した自動車交通の鉄道へのモーダルシフトを推進すること、そのため容量の大きいフェリー鉄道（自動車をそのまま積載して走る鉄道）の新設を高速道路の車線転用を含めて進めること

以上4つの目標課題別に、絞った策を提案しました。4つの課題に共通して、より基礎的な政策として、交通・輸送における脱自動車、クルマ利用の削減があります。基礎的な方向としてこのクルマ利用の削減を目指しつつ個別の政策を進めて頂きたいと我々は考えます。

以上



横浜カーフリーデーに参加

後藤 昇（世話人）

横浜カーフリーデーが2007年9月22日（土）に開かれ、問い直す会は今年も参加しました。横浜カーフリーデーは4回目であり、問い直す会は毎回参加しています。

今年のカーフリーデーは、去年に引き続き横浜公園をメイン会場に行われました。そして、横浜公園に隣接する日本大通も、去年に引き続き歩行者に開放されました。また、横浜公園から少し離れますが、伊勢佐木町商店街も会場にな

りました。今年は歩行者に開放はされなくても協力を申し出てくれる商店街が増えたのが特徴だそうです。馬車道通り、入船通りも協力ゾーンとなったそうです。

今年も各参加団体の展示、レンタサイクル、カーシェアリングのアピールコーナー等がありましたが、そのほか、「不都合な真実」の上映が近くの横浜情報文化センターで3回行われました。

このように横浜カーフリーデーは着実に実績



を積み上げていますが、カーフリーデーの催しは横浜以外にも広がっています。今年は、横浜以外に松本、名古屋、さいたま、那覇、福井で開かれています。また、カーフリーデーといわなくとも富山市では市内の公共交通を無料にする等の行動がなされています。そのほかにも詳しくはつかめていませんが、カーフリーデーを意識した催しがなされているようです。

そのほか、韓国のソウル、110の中国の都市でカーフリーデーが開かれています。特にソウルはバス以外の自動車をシャットアウトする本格的なものです。

さて問い直す会は今年も事前準備にも参加し、22日は、習志野の清水さん、松戸の杉田（正）さん、品川の佐藤さん、横浜の三橋さん、新宿の後藤が参加しました。

問い直す会は、「道は誰のもの？」の写真パネルと、LRTのパネル（一般的な紹介）を展示しました。近くに横浜にLRTを走らせる会のパネルと、(株)ライトレールの京都の計画案のパネルが展示されたので多少の連携が取れたようです。

佐藤さんと三橋さんは、交通事故遺族の会が展示したドライブレコーダーの展示を手伝いました。

横浜公園には、鈴木一之さんも来ていました。鈴木一之さんは、インターネットラジオ「横浜カーフリーデーサポーターズ」のナビゲーター（司会）をしていました。

私の行動を紹介すると、パネル展示の合間に、カーフリーデー実行委員会の作業として日本大通での展示の補助をしました。

日本大通は、自動車をシャットアウトして、ローラースケート、自転車に開放されました。ペロタクシー、アロー横浜・堀田自転車・中央物産による手作り自転車・電気自転車の展示と試乗がなされました。

問い直す会のパネル展示は多くの人が見てくれました。建築を学んでいる大学生は、都市計画の一環として交通についても興味があり、少し前ヨーロッパに旅行してLRTに乗ってきたと言っていました。

また、横浜公園には電気自動車（時速数百キロ出せるレースカータイプ）も展示されていましたが、その制作にあたったという人もパネルを見てくれ、電気自動車は、技術的にはすでに問題はなく、後は自動車会社のやる気の問題だ、と言っていました。（東京都新宿区在住）



レポート
会員の活動

エコ通勤制度を求める陳情書を 山口県に提出

林 裕之（世話人）

私が住む山口県では、通勤距離4km以上の場合、自家用車で通勤する県職員には自転車で通勤する職員と比べて2倍近い通勤手当が支給され

ます。私は、事故を起こす危険性が高く、温室効果ガスや大気汚染物質も大量に排出する自家用車で通勤する職員に、事故を起こす危険性が

低く、エコロジカルな自転車で通勤する職員よりも高額の通勤手当が支給されるということに強い疑問を持ちました。そこで「地球温暖化防止のため県職員の意識改革、ならびに公共交通機関の支援など具体的施策を求める陳情」を作成し、昨年（2007年）2月28日に県知事と県議会議長あてに提出しました。

この陳情書を作成するにあたって、アムネスティー・インターナショナル徳山グループ（当時）の代表であったIさんの賛同を得ました。陳情書の内容はIさんとの合作になります。従って私が「クルマ社会を問い直す45号」に投稿した、「各地方で公務員のエコ通勤制度導入の検討を求める陳情を出してみませんか」の内容とは多少

異なっています。陳情書提出に当たっては、「クルマ社会を問い直す会」の会名は使わず、地元で結成した「山口みどりの会」の会名を使用しました。

陳情書の提出には、このIさんと、前萩市議会議員のFさんに同行していただきました。また県議会議員（当時）のKさんには、県議会の一般質問で直接この陳情の内容を取り上げていただきました。私たちは県議会の傍聴しました。県知事はエコ通勤制度については理解を示したようですが、残念ながらすぐに取り組もうという姿勢は見せていません。以下はその陳情書の内容です。（山口県萩市在住）

陳 情 書

山口県知事 二井関成 様

地球温暖化対策のため県職員の意識改革、ならびに公共交通機関の支援など具体的施策を求める陳情

一、県職員の意識改革のため、次のことを実施してください。

山口県において、自転車や公共交通機関で通勤する職員に対して、自家用車で通勤する職員よりも通勤手当等において優遇する「エコ通勤制度」を導入してください。

山口県において、県職員は率先して公共交通機関を利用し、公共交通機関の発展・充実のため、県民の先頭に立つ模範を示してください。

二、公共交通機関の利便性向上のための具体的施策を実施してください。

陳情の趣旨

私たちは、地球温暖化対策の遅れを危惧します。先日パリで開かれた「気候変動に関する政府間パネル」第四次評価報告書の予測は悲観的です。

日本は京都議定書で、2012年までに90年より温室効果ガス6%排出減を約束していますが、05年では逆に8%増です。子孫に過剰な負担を残さない施策こそ、子どもたちに対する親世代の責任ではないでしょうか。山口県も、民生部門や運輸部門の燃料消費（CO₂排出）は増え続けています。県民に対して省エネ型ライフスタイル実現を訴えるには、まず、県職員が率先して模範を示すことが正しい順序ではないでしょうか。

それゆえ、私たちは、県職員各自が今すぐのできる省エネ型ライフスタイルの模範としてエコ通勤制度の実施を求めます。

現在、多くの自治体は、自家用車通勤者には距離に応じた燃料費を、公共交通機関利

用者には定期代相当額を基にした通勤手当を支給しています。しかし自転車通勤者には、山口県では通勤距離が4kmを超える場合、自家用車通勤者の半額程度の通勤手当しか支給されていません。これを「エコ通勤制度」に改めてください。

「エコ通勤制度」は、自動車により発生する社会的費用を考え「特別な事由」がある場合を除いて自家用車で通勤するよりも自転車や公共交通機関で通勤の方が優遇される制度です。大分市は、2003年以降、それまで低く設定されていた自転車利用者の通勤手当を自家用車通勤と同水準に引き上げました。その結果、自転車で通勤する職員数が増えています。昨年度は前年度に比べて1割以上の増加があったということです。なお、当制度の採用にあたり、岡山県で実施されている「おかやまスマート通勤プログラム」のように、自家用車通勤を止めるとどれ程CO₂排出削減に寄与できるか即座に計算し公表できるシステムを導入すれば効果が上がると思われれます。

次に、エコ通勤制度を実施する場合には公共交通機関の充実が不可欠です。自転車や徒歩での通勤が困難である職員には、公共交通機関しかありません。しかし、山口県では、毎年のように列車やバスの本数削減や廃線が相次いでおり、特に過疎地の公共交通機関は非常に不便になっています。こうした状況を改めなくてはなりません。そのため具体的な方法としては次のようなものが考えられます。

〈案1〉「パークアンドライド方式の導入」

〈案2〉「フィダーバス、オンデマンドバス、乗り合いタクシーの運行」

〈案3〉「公共交通税の導入」

〈案4〉「格安な公共交通キップ制度の導入」

〈案5〉山口県の公共交通システム総合プランの作成

〈案6〉1km未満は徒歩、4kmまでは自転車、それ以上は公共交通を原則にして歩行者・自転車優先の地域社会づくり

各項目の説明は別紙に記載します。

上記の他にも、実行可能な具体的施策はたくさんあります。県職員の英知を集めて、これらの施策をただちに実施に移すことを切望します。

21世紀の自動車は、より燃費のいい小型化（一人乗りや二人乗り専用など）、制限速度以上を出せない安全システム、所有ではなくレンタル中心へと、大きく変わっていくことが予想されます。地球環境と子孫・子どもたちの福利を考えた賢明な施策が実施されるよう期待してやみません。

(別紙)

自家用車増加により発生する社会的コスト

1. 地球温暖化の原因

一人あたりのCO₂排出量は、自家用車はバスの約3倍、鉄道の約10倍です。現在、日本で、CO₂の約20%は輸送機関から排出され、そのうち90%近くは自動車から排出されています。

2. 肺がん等の病気の原因

自動車はCO₂以外にも窒素酸化物や硫黄酸化物や浮遊粒子状物質等の有害物質を排出します。これらは、ぜん息やガン、花粉症などアレルギー疾患の原因となっています。

3. 騒音被害

幹線道路沿いの地域の騒音問題は深刻です。

4. 交通事故

自動車に関わる事故は多発しています。昨年は約88万件の事故が発生し、6352人が死亡しました。死亡者数で言えば、1985年に起きた日航機墜落事故の約13倍、2005年に起きた兵庫県尼崎の福知山線列車脱線事故の60倍以上の大きな数字です。かけがえのない生命を大量に奪い続けている交通手段です。さらに交通事故による傷病者の多さも、家族への精神的経済的負担、医療負担など大きな問題を引き起こしています。

5. 駐車場の問題

県職員の多くが自家用車通勤の職場は駐車場が必要ですが、財政難の折から、県民サービスに直結しない税金の使途はチェックしなくてはなりません。

6. 渋滞の問題

現在県内の総渋滞損失額（県道以上）は、年間約950億円にのぼるとされています。まず公務員が率先して自家用車通勤を控えることによって、少しでも渋滞を緩和していく必要があります。

〈案1〉「パークアンドライド方式の導入」

JR西日本や各バス会社などに働きかけて公共交通機関の運転本数を増やし利便性を向上させ、利用者を増やす方法の一つとしてパークアンドライド方式が考えられます。すでに海外では、ドイツのフライブルク市やフランスのストラスブール市では本格的なパークアンドライド方式を導入し、公共交通機関の利用者を大幅に増やしています。また下関市では、JR西日本と組んで滝部駅で列車に乗り継ぐ人には料金を取らない駐車場を設け、通勤や買い物などのために市の中心部に向かう人に列車の利用を促す試みを始めています。

〈案2〉「フィダーバス、オンデマンドバス、乗り合いタクシーの運行」

山口県の特に山間部には鉄道駅やバス停から遠く離れた地域に集落が数多く存在しています。そのような集落に居住する人々にも公共交通機関を利用しやすくするため、列車やバスに接続するフィダーバス、予約に応じて鉄道駅やバス停から目的地まで運行するオンデマンドバスや乗り合いタクシーを導入することが考えられます。すでに富山市では、JR高山線の増発実験（一日36本を約50本に増発）に合わせて、沿線の越中八尾駅と速星駅からフィダーバスを千里駅からは乗り合いタクシーを導入しています。

〈案3〉「公共交通税の導入」

地方の公共交通機関の多くは経営困難な状況に陥り、そのことが公共交通をますます不便にしています。そこで公共交通機関を経済的に支えるための税の導入が考えられます。このような税は海外にはすでに存在しています。例えばフランスで、この国では、都市交通機関の建設には国などから補助金があります。運営費は各地方が財源を確保することになっていますが、交通負担金制度というものがあり、大きな役割を演じています。これは地方で交通政策を実施する部局が国によって定められた都市交通圏内の従業員10人以上の企業から賃金総額の一定割合を税金として徴収し、公共交通機関の投資や運営の財源とする制度です。このような税を山口県でも導入することによって公共交通機関の発展をはかることができます。

〈案4〉「格安な公共交通キップ制度の導入」

公共交通機関へのアクセスが不便な中山間地などに住む人々に対して、一定以上の所得者を除き、自主申告によって通勤や買い物など生活に必要な路線の交通キップを格安に配布する制度です。

仮に、近隣の公共交通機関の駅または市街地まで自己負担分を往復200円と設定して、10万名の申告者があるとするなら、毎日往復で20万名の新たな乗客が生まれます。現在、県内バス路線の一日の総乗客数は大体10万名位でしょうか。大野城市のコミュニティバスのように、きめ細かな利便性向上を図れば、乗客をもっと増やすことも可能です。

〈案5〉山口県の公共交通システム総合プランの作成

利用者の利便性を向上するには、バスを小型化（乗り合いタクシー化）して、運転手と利用者が顔見知りになり、きめ細かなサービスができるようにしなくてはなりません。柔軟で臨機応変なダイヤの設定ができるよう地域に密着した小規模な会社（NPOなど）を設立しやすい条件整備が必要です。小さな会社が沢山生まれ、サービスを競いあって県民への利便性が向上し、かつ、県全体で安定した運営ができるよう総合プランが必要になるでしょう。

レポート
会の活動(フォローアップ)

「ナンバープレートカバー規制」について、 実現の動き

足立礼子（世話人）

2007年9月、国土交通省は、自動車のナンバープレートにかけるカバーについて年内に有識者を交えた検討会を立ち上げ、規制のあり方について検討を進める、との発表を行いました。また、その動きを受けて、11月には大手カー用品チェーンなど24社が加盟する自動車用品小売業協会が、年内に透過率70%以下の着色カバーの販売をとりやめ、来春までに透明を除くすべての着色カバーの販売を取りやめるという自主規制を行うことを決めました（産経新聞情報）。

ナンバープレートカバーについては、本会でも加工改造の禁止を求める要望書を2006年6月に提出し、11月に「検討している」との回答を同省自動車交通局技術安全部管理課から得ていました（会報46号8ページ参照）。この要望書は、三重県在住の会員Sさんのご意見を反映させたもので、Sさん自身も個人的に国土交通省などに何度も意見を送っていたそうです。こうした私たちの活動も、今回の規制検討に向けた動きを後押しする力になったのではないかと思います。

ナンバープレートカバーは樹脂製で、透明なものから色の濃いものまでさまざまな種類が汚れ防止やファッション性をうたって市販されています。しかし、「透明なものでも光の反射でナンバーが読み取りにくい場合があり、着色されたものは少し暗くなるとほとんど読み取れず、色が濃いものでは昼間でも読めないものすらある」（本会の要望書より）という現状があります。本会では「自動車を使った子どもの誘拐事件やひき逃げ事件が頻発している昨今、ドライバーが自分のアイデンティティを隠す匿名行為が横行することは、犯罪を助長させる危険にもつながる」として、取締り・摘発の強化や市民へ警告発信を求めています。

国交省では、このような意見、投書が国民から寄せられたため、07年7月にインターネットモニターによるアンケート調査を実施しました。アンケート結果（回答者1069人）では、ナンバープレートカバーを装着すると「表示内容が非常に見にくい」との回答が51%あり、90%以上の

人が「着色の濃いカバーは見にくい」との回答でしたが、着色が薄いカバーの視認性については評価が分かれています。しかし、ナンバープレートカバーの装着を規制すべきかどうかについては、「全面的に禁止すべき」が66%、「着色の薄いカバーは良いが、着色の濃いカバーは禁止すべき」が27%で、「規制の必要はない」の2%を大きく上回り、90%以上の人は何らかの規制は必要だと考えていることがわかったそうです。国交省では、こうした意見を参考にしながら、規制のあり方について検討するとのこと。詳細は国交省ホームページ内に掲載されています。

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/00/000928_.html

前述の会員Sさんは、2年前から国土交通省や首相官邸、警視庁などに意見を伝えてきました。しかしこれまで積極的に動く様子が見られず、「その間も規制がないことが広く知れ渡り、三重県では実に多くの自動車がナンバーを隠すようになりました。悪質なものでは、ナンバーがほとんど見えない自動車も公道を走っています」とのことです。

自動車用品小売業協会による自主規制は好ましい動きですが、店頭販売がなくなっても、インターネットでの販売の増加を懸念する声もあります。中途半端な規制にならないように、みなさんも国土交通省に意見・要望を伝えていただければと思います。（東京都稲城市在住）



講演会「自転車はどこを通ればいいの？」に参加

高橋大一郎

この度、当会の地域活動連絡係でもある渡辺進さんが主になって運営されている「自転車スイスイ」が主催した秋の講演会「自転車はどこを通ればいいの？」に出席しました。『自転車市民権宣言』の著者、小林成基氏（NPO法人自転車活用推進研究会理事長）を講師に招き、30人余りの参加者が小平市中央公民館に集いました。小林先生は素敵な自転車で会場まで来られました。豊富なカラースライドでの解説に圧倒されました。小林先生の話は高度で多岐にわたる為、私高橋が自分の言葉を交えて要旨を示します。

■配布資料

『小平市自転車道路安全マップ 平成19年度』

谷すじ入り、勾配情報が新たに追加。

『小平市公設駐輪場一覧表 2007年度』

『自転車スイスイ』NO.20～NO.22

『自転車DO!』ステッカー

■講演要旨

何故、今自転車か？

気候変動・エネルギー高騰・高齢化等の課題

を解決するには、クルマを減らす必要がある。クルマを減らすには自転車の活用が不可欠。日本ではクルマ利用の4割が5キロ未満の移動だ。「5キロまでは自転車の方が早く移動できる」という前提で政策を進めれば、クルマを大幅に減らす事ができる。

「安全ならクルマの代わりに自転車を利用したい」という声は多いが、日本には自転車で安全に走行できる空間が少ない。車道を走ればクルマに脅かされ、歩道を通れば歩行者を脅かす。「自転車はどこを通ればいいの？」

法律上、自転車は「車両」なので、車道を通るのが原則だ。歩道は歩行者専用の聖域である。クルマよりも自転車が優先、自転車よりも歩行者が優先。これが世界共通の「弱者優先の原則」だ。先進国では、クルマが増えて自転車が危ない目に合わせられる様になると、車道の左端に自転車レーンを設けた。自転車が歩道を通ると歩行者を脅かす事になるので、そんな野蛮な発想すら出てこなかった。

と・こ・ろ・が、「強者優先の原則」という野蛮がまかり通る国が現れた。歩行者よりも自転車が優先、自転車よりもクルマが優先、クルマの中でもヤーさんベツと暴走ダンプが最優先。どこが「美しい国」だ？ニッポン！経済発展の為にはクルマを最優先にする必要があると信じられ、車道はクルマ専用の聖域と化した。

自転車は歩道に追いやられ、歩行者が自転車に脅かされる事になった。そこで法律で、自転車が歩道を通る時には徐行が原則とされた。クルマの徐行は時速10キロ以下であるが、自転車の徐行は何キロ位か？警察庁の国会答弁では「時速4、5キロ位」だそうだ。自転車本来の機能は封じ込められ、歩行者に毛の生えたものにしか扱われなくなったのだ。

こんなおかしい法律は、緊急避難的な時限立法のはずだった。その時限立法が30年以上も続いてきたので、今の子供はまともなルールを知らない。「自転車は車道通行か歩道通行か？」「自転車は左側通行か右側通行か？」「ライトはいつ点けるか？」「携帯運転は良いのか？」大人もまともに答えられず、悪い見本を行動で示している。

今や、自転車はクルマに変わる交通手段として位置付けられるべきだ。その為に「車道」に自転車レーンを設置する必要がある。自転車専用が無理な所は、パリの様にバスと共用レーンにする。

そして子供にははっきりと教える事のできるルールを作っていかなければならない。交通安全教室で教えられるルールの1つ、「右左折終了まで徐行しながら、片手で合図。」フラフラでとても危なっかしい！お巡りさんも守れないルールを子供が守れるわけがない。ヘルメットをつけるとか、保険に入るとか、もっと大事な事がたくさんあるはずだ。

■質疑応答（幾つもある中の一つだけ）

Q. 今回の道路交通法改正で何が変わるのか？

A. 2008年6月19日までに、自転車の歩道通行のルールが変更予定。自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外。このルールは変わらない。ただ、歩道通行できるケースが増える。現在通行でき

るのは「歩道通行可」の標識で指定された箇所だけ。しかしこのルールを知って守る自転車はほとんどいない（お巡りさんの白チャリも含めて）。そこで変更後は標識がある場合の他、「子どもの場合」と「車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合」にも歩道通行を認める。

この改正の問題点は、自転車が歩道通行する現状を容認し、さらに助長していく所にある。「子ども」と一口に言っても、幼児の自転車が歩道通行する事は先進国でも認められているが、小学高学年ともなるとスピードがあり歩行者にとって充分脅威となる。又、「やむを得ない場合」とは一体誰が判断するのか。白チャリが歩道を堂々と通る限り、常に歩道通行可となってしまう。

さらに改正では「自転車は必ずしも徐行ではなく、歩行者が明らかにいない場合は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で通行できる」としている。歩道上の暴走自転車を容認する恐れがある。その上、歩行者に対して「自転車の通行指定部分をできるだけ避けて通行するよう努めなければならない」としている。歩行者を益々隅に追いやる事になる。今回の「改正」は、自転車・歩行者といった交通弱者にさらにしわ寄せが及ぶ「改悪」と言わざるを得ない。

■派生的な話

今や商業施設は、大型モールと地域の商店街に二極化している。大型モールは時々行って、まとめて買う所。商店街は毎日使う所。

商店街はクルマを止めるべき。クルマを通すと商店街は潰れる。特に高齢者が増えるので、彼等が安心して歩ける商店街が必要。空き店舗に医者を入れると、高齢者が商店街の中で自立した生活ができる。良い例が阿佐ヶ谷だ。

■懇談会

講演会終了後、近くの店で夕食を囲んで懇親会が開かれました。小林先生を含めて9人が参加。それぞれが自己紹介。自転車ススイの方、小平市民の方、相模原市議会議員の方、サイクリストの方などがいました。講演会で話し足りなかった事を、熱く語り合いました。

(埼玉県戸田市在住)

歩車分離信号の国、イギリスを視察して

1. 日本とイギリスの交通事故の現状

日本における2006年の交通事故による死者は6,352名（24時間統計）で、近年もっとも死者の多かった1992年の11,451名以降大幅に減少してきました。しかし、一方で事故件数は増加し、負傷者は92年の約84万人から110万人へと増えつづけています。これは諸外国の約2倍から4倍といわれ、世界でも非常に高い事故率といわれています。また、死亡者数が減少したとは言え、自転車や歩行者などの交通弱者が占める死亡者の割合は、37.6%から44.7%と高まるばかりです。

そのような中、交通弱者が巻き込まれる重大事故の一因としては、同じ青信号で人と車を無造作に交錯させる交差点の危険性が指摘されています。そのため、近頃は信号のロジックを変更して、人と車を分けて流す「歩車分離信号」に改善する交差点が多く見られるようになりました。でもその数は、交差点全体の2%とまだまだ少なく、子供や老人が青信号で殺傷される理不尽な事故も後を絶ちません。交差点の事故率も、交通事故全体の43%から48%へとさらに高まりを見せています。

しかし、この危険を避けるため、先進国の中には「歩車分離信号」が当たり前、全ての交差点が人と車が交わらない交差点システムを採用している国があります。それがイギリスです。イギリスは、以前から死亡事故の少ない国で、死亡交通事故の10万人比が、5.5人です（日本は6.2人）。また、死亡事故全体に占める歩行者の割合は、イギリスが21%、日本は30.8%です。歩行者の事故率も日本より低いのです（交通安全白書諸外国の統計2005年）。

そこで2002年9月、私は、妻と友人の3人でイギリスの交差点システムを見学にいきました。大きな交差点も小さな交差点も本当に全ての交差点が人と車が交わらないシステムになっているのか、自分の目で確かめて見たかったからでした。

ヒースロー空港に着いた私たちは、レンタカーで湖水地方まで行きロンドンに戻ってきました。これは、クルマと歩行者、双方の立場で都市と地方の道路環境を観察したかったからです。この視察旅行では、ロンドンで交通省の担当官と面談することができました。おかげで道路交通におけるイギリス特有の考え方や人と車が交錯しない信号システムについて貴重な説明を聞くことができました。

2. はじめてみたイギリスの印象と交通ルール

■ はじめての印象

日本から飛行機で13時間、初めてみたイギリスの交通環境は、一見すると日本よりクルマ優先の国ではないかと我が目を疑いました。信号機や横断歩道は日本より少なく、車から歩行者を守るガードレールもありません。おまけに歩行者の信号無視は多く、人はどこでも勝手に車道を渡っていたからです。しかしよく見てみると、信号機のある交差点では、たしかに人と車が交わりません。歩行者の横断中、車は必ず赤信号。日本のように人も青、車も青で交錯する物騒な交差点システムは見あたらないのです。さらによくみると、横断に時間のかかる身障者が渡っているときは、車を赤にしつづける信号機もあります。生活道路では、車道に凸部を設けて強制的に車のスピードを減速させる、ハンプ（hump）を多用するなど、歩行者への安全を配慮した温かい行政の姿勢が感じられました。

■ 歩行者は自己責任で道路を渡るイギリスのルール

さて、日本人から見ればアウトローのように歩行者がどこでも横断していたのは、「歩行者は限られた規制場所を省き自分の責任でどこでも道路を渡ってもよい」とするこの国の交通ルールだからでした。勢い赤信号で渡るのも、自己責任のつもりなのかと思ってしまいます。

そこで、道路を観察すると街中では、一方通行の道路が多くおまけに歩道の縁石が低い。横

断歩道がなくとも片側だけに注意を払えば比較的楽に渡れることがわかりました。また、少し交通量の多い道路では、歩行者のための中央帯が設けられている道路が見受けられます。そのような道路では、中央帯で一旦止まり片側ずつ注意して渡ればよく、日本のように首振り人形みたいにくり返し左右を見てさらに左右確認して渡るという大変な横断ではありません。横断歩道の足元には、歩行者向けにLOOK RIGHT、LOOK LEFTと一方向に注意を促すペイント表示までなされています。このように、歩行者の安全を配慮して中央帯を施した道路は、ロンドンの各所で見られます。

では、子供たちもどこでも道路を横断するのかもしれないとそうではありません。イギリスでは、子供たちは12歳まで単独行動が許されていません。この国では、屋外に子供を放置することは犯罪です。常に親かベビーシッターといった大人の同伴が必要なのです。そのため子供が一人で道路を横断するということはありません。

また、特別なところを省きガードレールがないのは、道路の横断はどこでも危険、ガードレールの有無によって道路の危険度を判断させてはいけなからだとしたことでした（交通省担当官より）。どこでも人が渡りやすいように、ということも理由の一つのようです。

3. 走りやすいイギリスの道路状況

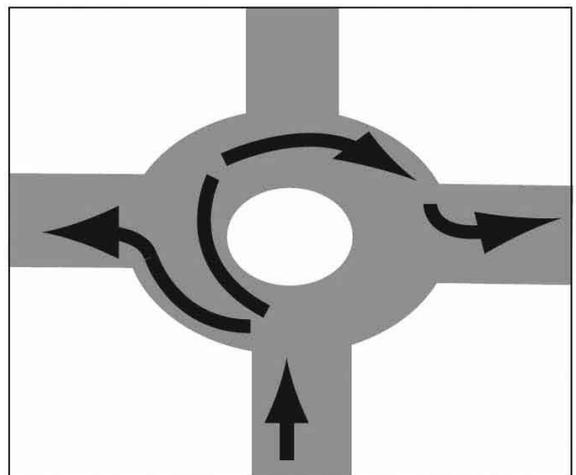
■道路の状況

さて、イギリスの道路は日本と同じ右ハンドル左側通行です。ロンドンを基点に各都市にM1とかM4道路などと呼ばれる無料の高速道路が延びています。道幅は日本より広く車線も多いのでとても走りやすくできています。制限速度は表示がなければ70マイル（112km）になっているようですが、乗用車は皆130kmくらいで走っています。高速道路では、途中に日本同様休息所（サービスエリア）があり、コンビニやガソリンスタンドが利用できます。M道路にはA道路と呼ばれる主要国道が交わり各都市へつながっています。ただし、日本のように高速道路が都市の中心部まで入り込むことはありません。街中は、一方通行が多く慣れないと目的地に行く

のが大変ですが、東京のように大きい道路がないので比較的安心して走れます。

■ラウンドアバウト（ロータリー交差点）について

イギリスの道路が走りやすいのは、郊外で多用されているラウンドアバウト（Roundabout）のおかげかもしれません。イギリスの特徴的な交差点、ラウンドアバウトとは、信号のないロータリー式の交差点です。ロータリー内は一方通行で右回り、先に入っている車に優先権があり、自分からみて右側の車が優先です。車はロータリー内を回りながら目的の道路へ左折していきます。この感覚は、低速で高速道路のインターチェンジを出入りしているようです。最初は戸惑っていたのですが、なれるに従い交差点より安全で効率的な感じがしてきました。なぜなら、ラウンドアバウトは、右回りの一方通行です。ラウンドアバウトに入る車両は、まず右だけを注意します。すでに入っている車両は、前方を注意します。このように運転手は一方向に注意を払えばよく、先に入っている者とこれから入る者がお互いに見合いながら注意ができるからです。おまけに信号待ちがありません。交通省での説明は、信号機のある交差点より、ラウンドアバウトのほうが事故は格段に少ないとのことでした。



4. ユニークな名をもつ横断歩道

イギリスの横断歩道には、動物や鳥の名をつけたさまざまな信号システムがあります。どれもユニークで歩行者と車の特性をよく捉えたつくり后感心します。

また、これら横断歩道には、18mほど手前から道路の両端にギザギザペイントがあり、車両に注意を促しています。

①ゼブラクロッシング (Zebra Crossing)、シマ馬

ゼブラクロッシングは、信号機と言うにはとてもユニークで、3mくらいのポール先に大きな黄色い玉（点滅灯）が取り付けられている、歩行者優先の横断歩道です。黄色い球は点滅灯になっていて、ここが歩行者優先の横断歩道であることを示します。夜間は特に黄色の点滅がチカチカと目立ち、遠くからでも歩行者優先歩道のあることが一目瞭然です。横断者の安全にとっても役にたっているものと思われました。一般的にイギリスの横断歩道は、側面に点線を描いた簡単なものですが、唯一ゼブラクロッシングだけは日本と同じゼブラ模様ペイントされています。ここに歩行者がいる時、車両は必ず停止しなければなりません。ゼブラクロッシングの歩行者優先マナーは、とても徹底しているようでその前に歩行者が立つと必ず車は停止します。



②ペリカンクロッシング (Pelican Crossing)、ペリカン

ペリカンクロッシングは、鳥の名のようですが、(Pedestrian Light Controlled) 歩行者信号制御の略でもあるそうです。ペリカンクロッシングは、押しボタン式の道路横断用信号機です。システムは、基本的に日本と同じです。ボタンを押して対面する歩行者用信号が青になったら渡ります。イギリスの押しボタンは、歩行者優先に配慮されボタンを押すと驚くほど早く反応し、車両側信号がすぐに青から黄色そして赤に変わります。歩行者の待ち時間が少ないことにとても驚かされました。

ボタンを押すと信号がすぐ反応してくれるのはありがたいのですが、青信号の時間がやけに短いと感じたので、信号の時間配分を計測してみました。調査した道の道路幅は7mです。押しボタンを押すと車両用信号が、すぐ黄色になりました。黄色時間は3秒間、そして赤になりました。歩行者側の信号は、押して6秒後に青になります。歩行者の青時間は短く、5秒しかありませんでした。5秒後は渡りきれない人のために青の点滅が10秒つづきます。この青点滅の間、車側信号は赤点滅となり、横断者がいなければ走行してよいことになっているようです。イギリスの横断歩道は、歩行者の信号待ちが短いため一回に渡る横断者が少なく、概ね5秒で渡りきっていました。日本では、歩行者の青が5秒では短すぎると反発をまねくことと思いますが、信号の意味を理解しきちんと守られていれば人も車も待ち時間が少なく合理的で使いやすい感じがしました。

ただし、歩行の遅いお年寄りや障害のある方には大変かもしれません。

③パフィンクロッシング (Puffin Crossing)、ツメ鳥

これは、ペリカンクロッシングの弱点を改良した歩行者センサー付きの最新型信号機です。一番の特徴は、歩行者用の信号機が目の前の押しボタンボックス内にあることです。信号表示は赤か青のどちらかで、曖昧な青の点滅表示はありません。押しボタンを押して青になったら渡ればよいのです。青の時間はやはり短いですが、この信号システムには歩行者感知装置が組み込

まれています。歩行困難者やベビーカー等、歩行者が青で渡りきれない場合は、センサーが歩行者を感知し横断を終えるまで車両を赤信号にします。

さらに、この信号は歩行者感知装置だけでなく、視聴覚障害者のためにも考えて作られています。パフィンクロッシングは、青になると音を発信するのですが、夜間や聞こえづらい方、目に障害のある方のため、青と同時に信号ボックスの底にある回転軸が回ります。歩行者は、ボックス底の回転軸に手の平を接触させるだけで信号の状態が判断できるのです。

このパフィンクロッシングは、車両用信号と同じ柱に取り付けてあります。そのため車両運転手から信号を見ると必然的に信号待ちの歩行者が確認できます。この信号灯は、車両運転手にとっても常に歩行者を確認できる理想的な配置であると思いました。



④ ツーカンクロッシング (Toucan Crossing)、オオハシ

ツーカンクロッシングは、自転車のマークと歩行者マークが点灯する自転車用と歩行者のための信号機です。

イギリスでは、通常自転車は車両扱いで車の信号に従い車道のわきを走ります。しかし、ツ

ーカンクロッシングのあるところでは、自転車も歩行者と同じ横断歩道を渡ることができます。公園の出入り口など自転車道のある歩道でよく見かけました。

可愛い自転車マークが新鮮でした。



⑤ その他

過去にはパンダクロッシングという可愛い愛称の信号もあったようですが、今はありません。現在でもペガサスクロッシング (Pegasus Crossing) という馬車用のための信号機があるとのことですが、残念ながらお目にかかれませんでした。

5. 全ての交差点が歩車分離信号のシステム

イギリスの交差点システムは、世界でも数少ない完全歩車分離方式です。その車用信号は、走っていて見える、止まっていて見えるが基本だと言います。これらの車両用信号は、歩行者信号と同じ2.25m程の低い高さに取り付けてあり、歩行者用信号とポールを共有して設置されている信号機も多くあります。

ロンドンの交通省担当官に、信号機のある全ての交差点が歩車分離になっている理由をたずねたところ、「道路と道路がぶつかる交差点では、交通事故のリスクが高くなる」という考えから、



「信号を設置する段階で人と車が交わらない方式をとっているのです」と説明してくれました。思ったとおり、イギリスでは車効率の優先より交差点の安全性、人の命を優先した交差点の設計をしていたのです。まさに日本とイギリスの交差点設計の違いは、人命に対する配慮の違いということが出来ます。

つづけて、担当官は、交差点のモデル図を用いてイギリス流の信号運用を説明してくれました。

頂いた基本モデル図は6種あり、特徴的なのは、一つの道路にある上下の車線、その直進、右折、左折車線を全て個別の流れとして捉え、また一方通行を巧みに利用して車の来ない場所、車の来ない時間帯を作って人と車を分離していくことにありました。これは、ラウンドアバウトに見られるイギリス特有の一方通行の文化の中で、車線ごとに細かく車を制御する思考が生まれ、現在の歩車分離システムに発展したのではないかと感じました。

担当官は、「私たちは、交差点の大きさや形状によって、この6種の基本モデルを組み合わせたながら交差点の信号設計をしています」と述べていました。

それでは、イギリス交通省から頂いた交差点設計の6種の基本モデル図をもとに、人と車を分離して流す方式を説明します。

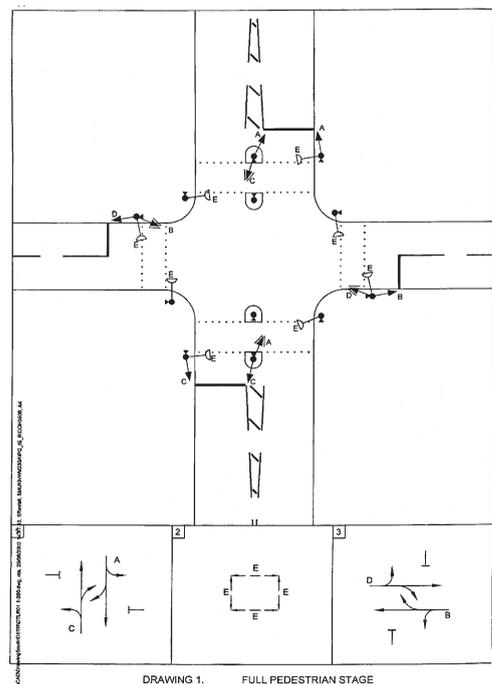
①一般的な十字路の交差点

DRAWING 1

図-1は、十字路の交差点で全面歩行者が渡れる交差点です。交通工学の分野では信号周期のうち、ある交通の流れに通行権を与える表示時間を現示と言います。

一現示目では、縦車線の車を流し、二現示目で全ての歩行者を流します。そして三現示目に横車線の車を流します。斜め横断ができる場合や斜め横断禁止の交差点があるかもしれませんが、基本的に日本でもスクランブル交差点としてよく知られているサイクルの信号システムです。とてもオーソドックスでわかりやすい信号サイクルです。

図-1



DRAWING 1. FULL PEDESTRIAN STAGE

②歩行者と車を平行させる交差点

DRAWING 2

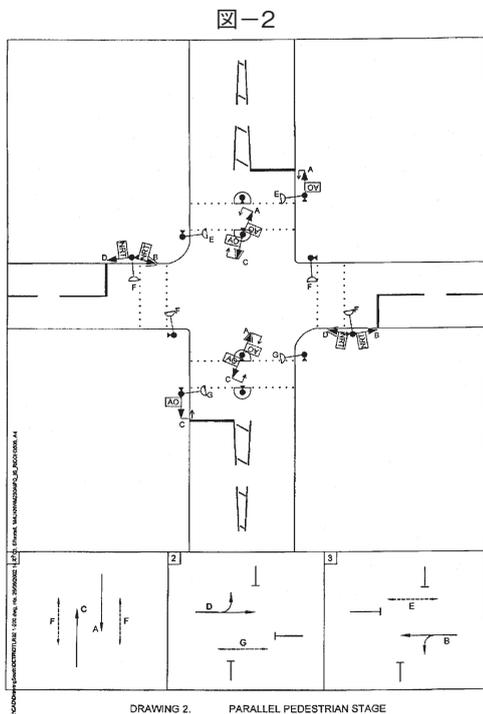
図-2は、歩行者と車を平行させて流す交差点です。この交差点例も十字路です。縦の主道路は、直進のみしか走れない道路（交差点では右折も左折もできない）。横の従道路は、直進と左折だけできる道路が交わります。

まず一現示目は、縦の主道路の車を青で流します。平行する歩行者も青です。歩行者は、右

左折車がこないため安全に横断することができます。二現示目は、従道路片側の車が直進・左折で流れます。平行する右折側の歩行者は安全に横断ができます。最後に従道路のもう一方の車線を流します。平行する右折側の歩行者は安全に横断ができます。

このように上下車線を分けて流す方法は、日本で見かけたことがありません。このような思考は一方通行の文化が成熟しているイギリスならではのものです。

またこの設計は、歩者分離であるとともに車同士も分離されているとても安全性の高い交差点設計です。



③一方通行同士の丁字路交差点 DRAWING 3

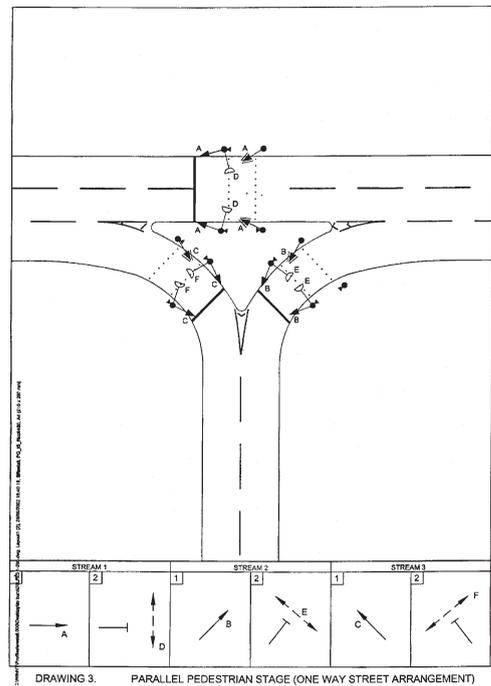
図-3は、とてもイギリスらしい特徴のある交差点で、一方通行同士が交わるT字路の交差点です。交差点の中心には、三角形をした交通島があります。歩行者は、交通島を利用して目的の横断歩道を渡ります。おもしろいことに、この丁字路は、横に走る一方通行の主道路（左から右への走行）に下からきた一方通行が、交差点

で左右に別れ合流します。そのため交差点を境に右側は、右方向への一方通行ですが、左側は一方通行ではなく双方向で通行できるしくみになります。

このような交差点で、3箇所の横断歩道を順番に信号制御を行うと、常にどこかの車線の車がながれ、どこかの横断歩道を歩行者が渡ることができます。

この交差点も、歩者分離であるとともに車と車も分離された安全性の高い構造になっています。

図-3

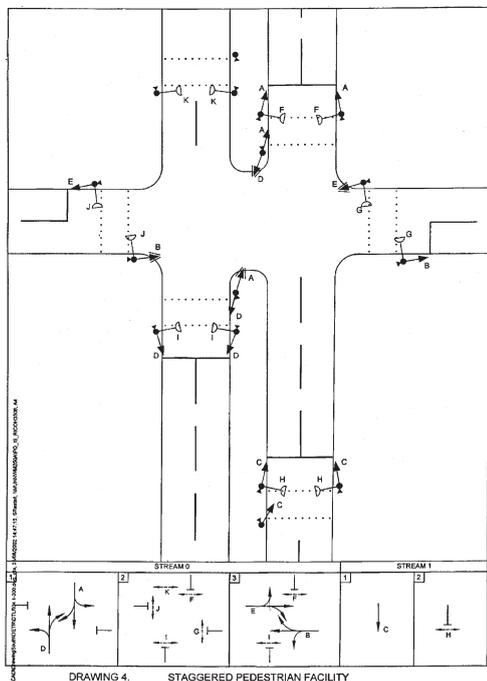


④主道路が二車線ある中規模交差点の例 DRAWING 4

図-4は、主道路が片側二車線ある十字路の交差点です。このような交差点では、道路中央に交通島を設けて歩行者を二段階で横断させます。さらに歩行者が一気に向こう側まで渡りきらないよう、交通島から次の横断歩道は、左右にずらしたつくりにします。歩行者は、L型に道路を横断します。

一回目は車両全赤時で横断させ、二回目は次のサイクルで従道路を流すことにより次の横断

図-4



歩道を青信号にして横断させることができます。歩行者を二回に分けて横断させることにより、一度の青信号で渡る横断時間を短くすることができます(車全赤時を短くすることができる)。安全で回転の速い信号サイクルをおこなうことができます。

⑤さらに大きい交差点

DRAWING 5

図-5は、さらに道路が大きくなると、主道路の車両は、矢印信号を用いて直進や右折、左折を分けて流します。歩行者には、交通島を巧みに利用して車の来ないところに青信号をつけます。

ここでは、主道路の左折車線と交差点の間に三角の交通島を増やし、左折車は独立して信号制御をおこないます。

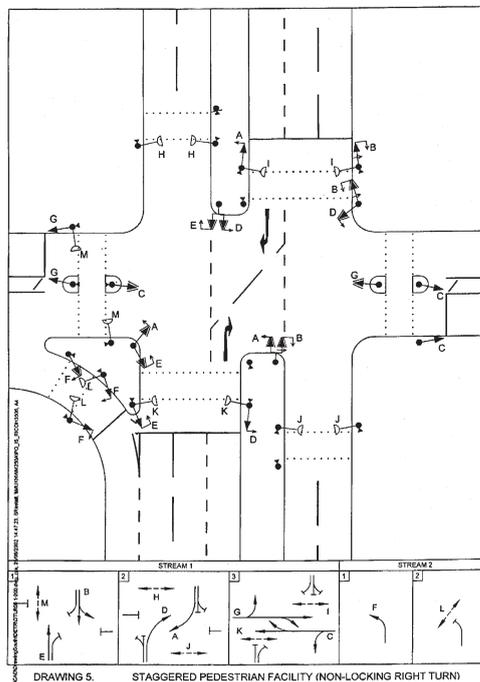
図-3と図-4をあわせた仕組みのようになります。

交差点右下の横断歩道を渡る歩行者は、一回目に主道路中央の交通島に渡り、次に左折車線との間にある三角の交通島に渡ります。そして三回目に左上、または左下の目的の場所へ安全

に渡ることができます。

イギリスの交差点は、信号サイクルが短いため歩行者も車もそれほどストレスを与えることなく運用されているようです。

図-5



⑥歩行者の時間が取れない交差点

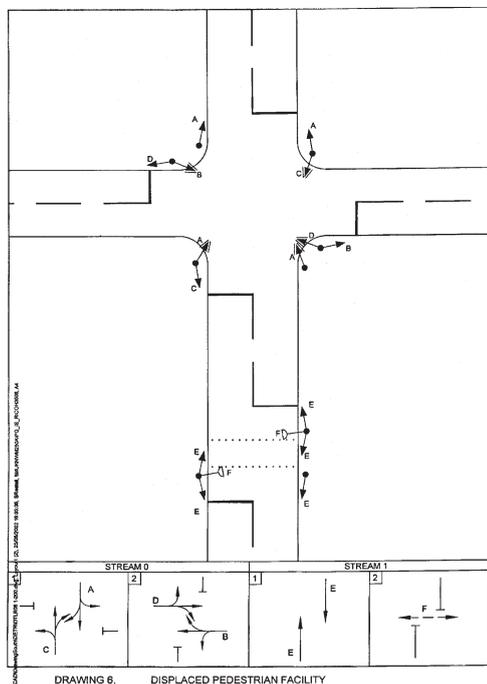
DRAWING 6

図-6は、どうしても歩行者を渡らせる時間がとれない交差点です。その場合は、横断歩道を交差点から遠ざけ設置します。歩行者には、直線路の車を止め横断させます。イギリスではそこまでしてでも人と車を同じ青信号で交錯することを避けているのです。

以上が、イギリスの分離信号ですが、面談に応じてくれた当官は、これらの交差点のモデル運用をひとつひとつ丁寧に説明してくださいました。

そして、私たちのホテル周辺に位置するモデル交差点を事前にピックアップし、一緒に見て回ろうとおっしゃってくださったのには、とても驚き感激しました。

図-6



6. 通学路では、「歩行者に安全な歩車分離信号」を！

国が違えば行政による歩行者への安全の配慮も違う。イギリスでは、歩車分離信号が普通。信号機を設置する段階で人と車が交錯しないよう規定されていました。もし人も青、車も青の効率優先で流す日本の信号運用をイギリスで実施したら、国民からは大変な反感を買うことでしょう。

わが国では、2002年1月から半年間全国100カ所の交差点で分離信号の試験運用がなされまし

た。同年9月、警察庁から発表された試験結果は、交通事故が大幅に減少し、全体では渋滞も減少したという、歩行者にとっても車にとっても大変好ましいものでした。

＝全国100カ所の分離信号試験運用結果＝
【全交通事故】 182件から122件に42%減少
【歩行者事故】 30件から8件に70%減少
【車両事故】 148件から103件に30%減少
【渋滞】 15.1kmから14.85kmに2%減少

環境の違うイギリスの交通システムをそのまま日本にあてはめることはできませんが、自己責任で道路横断を求めるイギリスでさえ、歩行者の注意能力を超えた右左折車の危険には、人と車を分離することが事故防止の最善策と考えているようです。

日本では、小学校に入学すれば子供たちは、親の手を離れ交差点を横断しなければなりません。しかし、その交差点は、行政の指導に従って渡る青信号でさえ簡単に命を奪われる構造です。私は、行政の指導に裏切られるようにして亡くなっていく子供たちをこれ以上見たくありません。まずは、通学路の安全確保のため、行政の責任において「歩行者に安全な歩車分離信号」への改善が望まれます。そして我が国も速やかに効率優先から、交通弱者優先、安全優先の道路環境を整えていくべきであると痛感しました。

(東京都八王子市在住)

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を 「スローライフ交通教育」をめざして（下）

Ⅲ 現行の「交通（安全）教育」の問題点

1. 被害の責任を子どもや歩行者に転嫁する 「安全」教育

これまで述べた児童生徒の交通禍の実態に、社会はどのようにその対策を講じてきたのだろうか。高校生の意識に投影した学校での交通教育はどのようなものであったのだろうか。被害に遭わないための受け身の「安全」教育は行われても、生命、人権、環境という現代社会の課題として交通社会そのものを問う総合的な交通教育は為されていない、若しくは不十分だったのではないだろうか。

このような問題意識を鮮明にさせる以下の事件が生じた。

2007年5月15日、札幌市内の小学2年生3人が、下校中横断歩道上で信号無視のトラックにはねられ重傷（うち1人は重体）を負うという惨禍があったが、当該小学校の校長は事故後の全校集会で、児童に「信号が青になっても、運転手の目を見てから横断歩道を渡りましょう」（「北海道新聞」2007年5月16日、傍点筆者）と呼びかけたというのである。

大人でも無理な注意行動を小学生に指示しなければならないという異常さに愕然としながら、その後の報道に注意をしていたが、運送会社など免許を持つ運転側に大々的に再発防止を訴えるという動きや、市内他区を含めたスクールゾーンの通行規制見直しの動きもなかった。

そして6日後、何と同じ札幌市内で、青信号で横断中の小学2年生がトラックにひかれ死亡するという惨事が起こったのである。それでも社会の対応は「交通ルールの徹底を、市が緊急会議、各校に文書配布へ」（「北海道新聞」2007年5月23日）であった。

ここにあるのは、現行の交通教育の問題が深い影を落とし、交通社会の見直しという課題認識を妨げ、それがまた飽くなきモータリゼーシ

ョン推進につながるという負の連鎖ではないだろうか。

学校での交通安全教育は、政府の「交通安全基本計画」¹⁾（以下「計画」）によって位置づけられている。「計画」は「安全意識の徹底」「安全思想の高揚」など精神面ばかりを強調し、この徹底で児童生徒の安全が守られると過度に期待するから、現状の交通社会の負の側面を問うことはなく、被害の責任は児童生徒に転嫁される。

また、現行の「安全教育」には、しばしば児童生徒の発達段階を考慮しない教育項目が挙げられる。「計画」を具体化した国家公安委員会作成の「交通安全教育指針」（1998年）では、幼児に対して、「交通マナーを実践する態度を習得させる」ために、「自動車等の基本的な特性及び合図を習得する」として、「制動距離」や「死角」「内輪差」について「理解させましょう」とあり、児童期についても同様で、距離の知覚が未発達であるのに「自動車等の速度が速い場合などに制動距離が長くなる理由を具体的に説明し」などとある。

このように、生理的な発達段階からみて無理なことを理解・習得させようとするから、被害にあったときの責任は、免許を取得し車を操作した運転者や安全な道路環境整備を怠った社会ではなく、安全な行動を「習得や指導」出来なかった子どもや保護者に向けられる。

その結果、危険な道路環境やクルマの使用法の改善は行われず、前記報道記事にあるように、被害者としかなり得ない子どもや歩行者に対して、たとえルールを守っていて被害にあった場合でも、さらに「交通ルールを守ろう」「車に気を付けて」と無理な注意喚起をするにとどまるのである。

子どもの注意力の発達だけに期待する立場では、どれだけ多くの子どもが犠牲になっても、交通安全教育を生涯教育として位置づけるなど、徹底して注意力の向上を図れば、被害は防ぐこと

が出来ると、クルマ社会の未来を根拠もなくバラ色に描くことになる。

2. 「心」と技能教育に矮小化する「交通心理学」

政府の「計画」に影響を与えたと考えられる長山泰久氏の論文「交通教育の体系化」²⁾には、次のような問題点があると考えられる。

- ・ 人間行動はすべて対人関係の中にあるとして、「交通社会人」としての「センスを身につける」ことを強調。幼児の段階からの「交通教育の体系化」を提言し、安全問題を「人間の側の質的向上」によって解決されると楽観視するが、人間の知覚や認知という生理的能力には発達段階があるのであって、その生物学的「進化」を安全の条件にすることなどは非科学的と言わざるを得ない。

- ・ 道路環境という概念にも「人」を介在させ、「運転は心の問題」を強調。「日本では、交通が他人との関係のもとで成り立っているという認識が低い」などと事故防止対策を個としての「心」と技能教育にとどめている。

- ・ ドイツやアメリカの学校教育における運転者教育を評価し、免許取得と車両所有に便宜をはかる教育へと導いているが、これらの国が果たして先進例なのかどうかは、その被害実態からも疑わしく、実際にアメリカでは、かつて各州で高校での運転教育を導入したが、結果は若年ドライバーの増加とそれに比例する以上の事故死者数の増加であり、中止した州が相次いだという報告もある³⁾。

3. 「安全教育」＝「免許取得を前提とした運転者教育」に短絡

2001年の7次「計画」は、高校生に対して「免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う」と運転者教育の導入を明記した。これは、児童・生徒を学校教育の中で、現状の危険な「クルマ社会」へ適応させることにつながるという大きな問題を抱える。

「免許取得前教育」という位置づけが現れたのは、1996年の第6次「計画」であり、これは1995年に「免許取得前の若者に対する交通安全教育の在り方に関する検討会」の報告を受けてのも

のである。この要旨は、1998年の『交通安全白書』に「若者が将来免許を取得し、交通社会に運転者として参加することを前提に、『交通社会を安全に生き抜く知恵や態度を育む』という立場に立った交通安全教育が必要」と紹介されている。

しかし、この「立場」はあまりに短絡した対症療法的発想である。高校生向けの交通安全教育資料に、「免許証を手にするということは、見方によれば、交通戦争の召集令状を手にとることとも言えるかも知れない」（西山啓『交通安全』一橋出版、1994年）という物騒な表現が使われており驚いたことがあったが、同じ「立場」と考えられる。⁴⁾

戦争は人が起こすものである。「交通戦争」は一体誰が起こし推進しているのか。そしてその犠牲となるのは誰なのか、問う必要がある。

「安全教育」＝「免許取得を前提とした運転者教育」ではないはずである。「自他の生命を尊重する態度」（文部科学省『高等学校学習指導要領』の保健体育、交通安全の項）という基本理念に立つならば、そして現在のクルマ利用の安全面での問題点を考慮するならば、自分がハンドルを握る立場になることの是非も選択肢に入れて考えさせるべきではないだろうか。

I および II 章で述べた深刻な交通禍は、運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車走行キロの飛躍的伸びと軌を一にして増加傾向にある⁵⁾のであって、モータリゼーションの拡大自体がリスク増の要因となっている。いわば進行するモータリゼーションに追いつけない社会という現状が厳然と在る中で、「交通安全教育」の名のもとに、免許取得前教育を学校教育に持ち込むことは、国民皆免許体制により、リスク要因を拡大再生産することにつながるということを考えるべきである。

IV スローライフ交通教育の提案

1. モータリゼーション拡大につながる「安全教育」から総合的な交通教育へ

交通死傷被害の増大という現実およびその要因を直視できない社会がある。ウルリヒ・ベックは『危険社会』（法政大学出版局1998年）の中

で、「今日ほどわれわれが新たな概念を必要としている時代はない」と、近代の「(産業化された)危険社会」について警鐘を鳴らした。ベックは同書で「危険を指摘する人々は『悲観論者』であり、危険を捏造する者であると誹謗される」と、これまでの危険認識について批判しているが、交通事犯被害も、ベックが指摘する「危険社会」の側面として、近代社会が抱える大きな課題として捉えるべきである。

学校教育においても、クルマ社会の負の側面が正当に扱われず、安全についての技能教育に偏り、人命尊重の人権教育、環境教育の側面をもつ総合的な「交通教育」の位置づけがなされなかったことが交通禍を拡大させている一因と考える。

「交通社会を安全に生き抜く知恵や態度を育む」という対症療法的教育にとどまるのではなく、現状の危険な交通社会そのものを主体的に問う教育内容が用意されなくてはならない。

2. スローライフ交通教育の提案

生命尊重を基本視点として、自動車交通における安全・環境・エネルギーの諸問題を総合的に捉え、これらの負担軽減と人間性がより発展される豊かな社会を目指す交通教育を提案する。現代のクルマ社会の病理は生命身体の安全の問題の他に、環境、エネルギー問題まで根深い。そして、今日のモータリゼーションは、市場メカニズムによる需給均衡、経済効率を唯一「善」とする市場原理主義に支えられている。これが、公共交通体系を衰退させ、郊外型ショッピングセンターの乱立に典型的なスプロール化(土地利用無秩序化)をひき起こすなど、それがまた過度の自動車依存へと悪循環していると考えられるからである。モータリゼーション社会自体を問い直し、今後の社会政策や制度の改善に寄与する教育が学校に求められる所以である。

市場原理主義への対案という意味で「スローライフ交通教育」という名称を考案した齊藤英雄氏((財)政治経済研究所非専任研究員)は、「(名称は)市場原理主義の追求する『オン・デマンド』や『ジャスト・イン・タイム』の対義語として名づけられた。モータリゼーション社

会を真に問い直すには、単体としての車や道路、ドライバーの危険性といった要素のみ槍玉にあげる手法では限界がある。交通とそれをとりまく社会・経済のありようを、集団レベルのリスク問題として、次代を担う青少年の一人一人が捉えられるよう、生徒の思考を助けること」に重点を置き、「共生の交通社会」をキーワードに「国民皆免許社会」からの脱却を提案する。⁶⁾

3. 生徒が主体的に学ぶ交通教育

「スローライフ交通教育」は、生徒一人ひとりが能動的に、交通手段との向き合い方や、交通を発生させている社会経済的要因などを考えることを通じて、サステナビリティ(人間社会の持続性)の視点から、生命・環境・エネルギーに負荷をかけない交通体系の存立を可能とさせる街づくり・むらづくりという社会合意に寄与するものであり、一人ひとりの暮らし方まで考えさせることを主眼に置いている。従って、その教育手法は知識伝達型や啓蒙主義的な押しつけ的なものでなく、主体的でなければならない。その際、留意すべき事の一つは、生徒の意識がどのような社会背景の影響を受けているか分析することであり、二つ目は生徒の認識能力や価値形成の段階を視野に入れることであろう。

「スローライフ交通教育の会」の会員で高校教諭の池田考司氏は、消費意欲のあくなき拡大を求める消費資本主義の中で醸成され肥大した欲望としてのクルマ願望について分析⁷⁾し、情動、感情と結びつく交通教育を提唱。導入として事例や被害者の声を上げること、その後の学習内容・教材は人の認識能力や価値形成の段階を視野に入れ構造化する必要を提起する。

4. スローライフ交通教育のテーマ例

交通教育を、学校教育の教育課程に位置づけること、例えば、総合的学習の時間のテーマとして位置づけること、高校の教科目では公民の「現代社会」をメインに学習項目として位置づけることを提案したい。その上で関連する学習内容を、地歴や理科、保健体育、あるいは家庭科など全ての教科科目に拡げるべきである。多様な学習プランがあるべきだが、テーマ例を試案

として示す。

(1) 現在のクルマ社会がもたらす負の側面である不可逆的な命と健康被害について、被害の視点から最も基本的な生存権の問題として重視する。身近と感じられる体験講話や手記、ビデオなども活用する。同時に世界的な課題であることも適切な統計資料を用いて明らかにする。

テーマ例・「交通犯罪被害の実相」・「世界は今も交通戦争」

(2) クルマの危険性について科学的に学ぶ

①クルマのもつ強大な衝撃力、制動距離など物理的特性の理解。

②運転者および道路を共用する子どもお年よりの知覚、判断、動作能力など人間の生理的な特性と限界の理解。

テーマ例・「クルマの衝撃力」・「クルマは急に止まれない」・「反応時間と停止距離」

(3) 青年期の心理と、現代の消費資本主義社会における幻想としてのクルマ願望。加害者となった青年の例。

テーマ例・「若者とクルマ社会～作られたクルマ願望」

(4) 大気汚染、温暖化など不可逆的な自然環境破壊とエネルギー問題。東京や名古屋の大気汚染裁判の意義を学ぶ。

テーマ例・「大気汚染裁判とクルマ社会」・「地球温暖化問題、エネルギー問題とクルマ社会」

(5) 新しい権利としての「交通権」（安全・環境・福祉などの諸問題に配慮した交通の権利）について学び、安全な生活と地域コミュニティづくり、環境・エネルギー問題を総合した街づくりの展望と課題を考えさせる。

クルマの総需要抑制、公共交通機関の整備、自転車利用の拡大の課題、児童生徒の通学問題など、人や地域の暮らし方との中で、免許を持たない生活スタイルの選択もあることなど、クルマとの関わりを主体的に考えさせる。

テーマ例・「交通社会の歴史と交通権」・「ローカル線廃止と通学問題」・「規制緩和と運輸問題」・「新しい地域コミュニティづくり」・「豊かな社会論」

V 実践例

1. 総合的学習の時間でのテーマ学習

筆者の勤務校、北海道千歳高等学校定時制における2005～6年の実践事例を報告する。

対象生徒は2学年20数名。総合的学習の時間におけるテーマ学習「若者とクルマ社会」として3時間展開で行った。

(1) 1時間目；テーマ「被害の実相」

筆者の娘の事件など交通死の具体例から、命の尊厳、親の心情について述べ、被害者の視点から交通死傷事件の本質を考えさせた。（資料：手記、報道記事、ビデオなど）

(2) 2時間目；テーマ「クルマを科学する」

運転免許資格には高度の専門性と人命尊重の人格が求められることの学習。一例として、クルマのもつ強大なエネルギーと停止距離（＝空走距離＋制動距離）を物理の計算から導くなど危険性を具体的に学ぶ。同時に反応時間について理解を深めるとともに、道路を共有する子どもやお年寄り、反応時間など生理的に未発達もしくは衰えるので、安全を守るのはドライバーの責任であることを強調した。（資料：ワークプリント）

(3) 3時間目；テーマ「クルマ優先社会と若者」

交通犯罪加害者の刑事罰の不当な軽さ、「イニシャルD」の影響を受けた若者の事件例などから、交通犯罪被害を続発させている背景としての「クルマ優先社会」とその中で意図的に形成されている若者のクルマ願望について考えさせた。クルマ使用の社会的規制強化とともに、クルマ問題から真に豊かなくらし方や街づくりの課題があることを提起。まとめとして感想レポートを課した。（資料：交通犯罪関係法令など）

(4) 生徒の感想例

◆あたりまえのなかに埋もれてしまっている危険は、確かにそこに存在しているのだ。そしてそれを、現在は効率等を優先して後回しにしている。本来最優先されるべき安全を「注意」という個々に任せてしまっている。それ故に免許というものが存在するのだが、それすらも免許というほどの重さを持っていないように思

える。(2年男)

◆とても重要な学習ができたと思う。人の命よりも車の社会が優先されるのはとてもおかしい事だと気づいた。(2年男)

◆「車は速く格好良く走るものではない」この一文を見たとき、本当にそうだと思った。免許を持っているほとんどの人が本来の車の在り方を間違っていて認識しているだろうと思う。そう考えるととても恐ろしくなった。これから免許を取る人も、今免許を得ている人も、もう一度車と人、命について学び直せたらと思った。(2年女)

2. 体験講話より

筆者は7年ほど前から高校などでの交通安全講話を担当する機会が多く、2000～2006年度の延べ回数が、高校39回、大学9回、更生施設8回になり、受講者数は、集計データのある2003～2006年度の4年間で延べ16,512人となった。

テーマはいつも「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」であり、命の大切さとクルマ社会を問い直す必要性を話している。主体的に学ぶ交通教育としては導入にあたる実践であるが、講話のレジュメおよび生徒の感想例を示す。

「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」

【講話レジュメ、抜粋】

(1) 被害の実相

娘の事件、歩行者・自転車の被害の多くは、被害者からすると「通り魔殺人」的被害。

引き続き「交通戦争」。「殺人兵器」的に使われているクルマ（世界的被害数、日本の身体犯被害の96%はクルマによる）

(2) クルマ優先社会の現実

(3) クルマの危険性

(4) 被害ゼロのために

①「事故だから仕方ない」ではなく、「被害者の視点」から本質を。

②クルマ優先社会を見直し、共生の交通社会をクルマ使用に対する「社会的規制」の強化（免許制度の厳格化、生活道路での歩行者優先と速度規制、歩車分離）

③クルマの有用性に対する認識の転換を

「クルマは速く格好良く走るものではなく、

ゆっくりだが、雨風しのいで、荷物も積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもの。子どもや高齢者、病気の人に特に必要なもの」

(5) 最後に

親にとって子はかけがえのない宝。他人と自分の命を真に大切にしたい。

【講話の感想例】

◆今日講話を聞いたことで「死の運命」は、他人の絶対的な力によって押しつけられることではないと考え直しました。人には生きる権利と死ぬ義務があつて、それは決して他者には手出しすることができない神聖な場所なのでしょう。私のまわりに、事故でけがをした人も、そして死を強いられた人も幸いながらおりません。そのため日々ニュースで流れる、交通事故で権利を冒涇された人々の聖域を考えることもありませんでした。今回“事故の死”を「運命」という一つの言葉から離し、考える機会をいただいたことに感謝しています。(3年女)

◆車は便利な道具です。しかし今のところ私は高校を卒業しても、自分で運転するつもりはありません。以前から考えていたことですが、今日改めてそう思いました。人の命をも奪ってしまう凶器にも変わり得るその道具を、自分の楽のために軽々しい気持ちで使うのは許されないことです。常に「自分が運転をする時には他人の命も関わっている」ということを忘れずにいられるドライバーでなくてはなりません。(3年女)

VI 考察と課題

今回の報告（特に実践について）では、環境エネルギー問題、公共交通機関の問題などについては触れられなかったが、命の尊厳、クルマの科学、クルマ社会と若者など、いくつかの切り口からクルマについて課題の存在を理解し、主体的に思考し判断していく契機にはなったと思われる。事件事例を通してのクルマ社会の諸問題、運転免許模擬試験問題との関連、反応時間の実習など、生徒が身近に感じる導入と展開は手応えもあった。

クルマ問題は若者にとって身近な興味を惹く

テーマであり、ここに焦点を当てた交通教育の
カリキュラムは、命の教育として、交通権を含
めた人権教育として、また環境教育として欠か
せないテーマであり、子ども・青年が現代社会
を総合的に読み解き、生き方へとつなげるため
の教養としても重要であると思う⁸⁾。

クルマ問題を切り口に、小学校から大学の各
段階において、子ども・青年の課題意識を醸成
し、主体的に深く追究するテーマとして確立さ
せることが今後の課題である。

V 終わりに

現代の「交通戦争」を終息できない社会は、肥
大化した消費社会のある意味中心的存在である
クルマによって、利便性や時間の価値のみが絶
対とされ、命と健康、そして生活そのものまで
が市場原理主義によって意図的にスポイルされ
た社会と言い換えることができないだろうか。し
かし、人々はその死傷被害が時間的、空間的に
分散して発生することから、「日常の仕方のない
事故」という感覚麻痺に陥り、この人権侵害の
重大性を見落してしまう。こうした麻痺した意
識を回復させ、人々がそして社会が理性と正義
を取りもどすために、学校教育の果たす役割は
大きいと思われる

共生の交通社会づくりを主体的に担う教育と
して「スローライフ交通教育」の理念と実践を
発展させ、体系化を進めたい。

[注]

- 1) 交通安全対策基本法22条1項に基づき中央交通安全対策
会議が作成する。
- 2) 第3次「計画」の参考という趣旨で(財)住友海上福
祉財団が募集し、内閣総理大臣賞を受けた長山泰久氏の論文
(『人間と交通社会』幻想社1989年所収)
- 3) 例えば、『クルマ社会と子どもたち』(杉田聡・今井博之
岩波ブックレット 470 1998年)には、外傷疫学の研究者
ロバートソンの報告が紹介されている。
- 4) この立場で交通教育資料として作成され教育現場に配布
若しくは頒布されているもの『自動車、そして人』(日本自
動車教育振興財団1999年)、および『私たちの生活と交通』(財
団法人社会経済生産性本部、2002年)などがある。
- 5) 政府の「第8次交通安全基本計画」(2006年)には、「し

かしながら死傷者数と交通事故件数は昭和53年以降ほぼ一
貫して増加傾向にあり17年中の死傷者数は116万35,504人、
交通事故件数は93万3,828件と若干減少したものの、依然と
して高水準にある」との記述がある。

6) 齋藤基雄氏は「共生の交通社会」のねらいについて次の
ように述べる。「クルマの運転における人々の能力や適性が
個別に異なる以上、運転できる人ができない人やしたくない
人を不当に差別したり、あるいは体調不良の運転者に運転労
働を無理強いしたりするのではなく、これらを個人のもつ特
性の違いとして相互に尊重し合うことを通じて、これを満た
す交通政策や土地政策を、社会成員ひとりひとりの自覚にも
とづく合意形成によって成就できるように方向づけることで、
クルマの利用に一面的に依存せず済むコミュニティ生成を
導く」(「スローライフ交通教育の会」会報誌「交通教育研究」
No.7 2006年所収)

7) 池田考司氏は若者のクルマ願望について次のように分析
する。「市場が肥大化した消費資本主義では多数の消費者の
存在が必要不可欠である。そして、彼らの消費意欲を無限に
拡大していくことを企業は求め続ける。『皆免許社会』とど
も言えるようなクルマ社会の確立は、クルマ企業が追い求め
てきたものである。誰もが自動車免許を持ち、『カッコイイ』
クルマを持ち運転する。そのような感情を抱かせるために、
クルマ企業は消費資本主義の根本原理とも言える(消費)欲
望の拡大に全力を挙げてきているのである。そんな中、道徳
主義的なクルマ社会批判は残念ながら、若者の中で醸成され
てきているクルマへの欲望を抑止することはできない。」(同
「交通教育研究」No.5 2004年)

8) 山本純氏は『18歳からの教養ゼミナール』(家田愛子編著、
北樹出版、2005年)の12章「クルマ社会を考える」で、現
代の教養としてクルマ問題を取り上げる必要を具体的に述べ
ている。

※ 本稿の内容は、2007年7月の交通権学会研究大会での発
表に基づいている。

(北海道札幌市在住、北海道千歳高等学校教員)

ツアーバスの安全を考える

■はじめに

46号～48号ですでに報告したとおり、大阪での貸切バス（ツアーバス）の死傷事故をきっかけに、規制緩和と貸切バス業界をめぐる問題に社会的関心が集まることとなった。

国土交通省は、事故の後、業界関係者等で構成された安全等対策検討会を設置し、調査・検討を重ねて、10月19日に「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」（以下、「報告」）を発表したⁱ⁾。「報告」には、旅行業者の責任を問う視点が盛り込まれるなどの一定の評価すべき内容はみられたものの、ツアーバス事業そのものは容認するものであり、また、提示された対応策で問題の解決が果たして可能なのか、関係者からはさっそく疑問がだされてもいる。これまでの拙稿と重複する箇所もあるが、大阪でのツアーバスの視察ⁱⁱ⁾結果もまじえながら、あらためてこの問題について報告したい。

■規制緩和後の貸切バス業界

次の表は、国交省と警察庁の統計資料から作成したものである。太字にした平成12年が規制緩和の実施された年である。

表にもとづき、業界の動向をあらためて述べると、まず、輸送人員が増加しているのに反して営業収入は大きく減少している。次に、事業者数が急増しており、とりわけ小零細規模の事業者のウエイトが増している。言い換えれば、先の大阪のバス会社がそうだったように、経営基盤の脆弱な家族経営的な事業者が増加している。そして、事故が増加している（走行距離あたりでみても事故が増えているのは46号を参照）。

さて、上記の輸送人員の増加にも貢献しているのが、観光やスキーなど移動以外の目的を伴わない2地点間の移動が主たる目的の、ツアーバスである。このツアーバスの何が問題なのだろうか。

	営業収入 (億円)	輸送人員 (十万人)	事業者数 (者)	うち、保有車両数 10両以下 (者)	貸切バスの事故 (件)
平成7	5923	2489	1537	876	348
8	5874	2478	1663	978	338
9	5802	2474	1905	1200	363
10	5444	2479	2122	1336	382
11	5434	2516	2336	1554	365
12	5099	2547	2864	2000	450
13	4774	2610	3281	2375	486
14	4684	2723	3521	2545	439
15	4738	2784	3581	2579	457
16	4541	2906	3743	2698	475
17	3899	3016	3899	2833	478

出所：国交省、警察庁統計より作成。

表 貸切バス業界の事業経営、事業者数及び事故件数の推移

■不正な競争状態

ツアーバスは、傍目には乗合の高速バスとの区別がつきづらい。だが、乗合バス事業の場合は、事業計画や運行計画を提出し、例えば乗客が1人であっても運行計画にもとづく運行を遂行しなければならなかったり、各所に停留所を設置しなければならないなど各種の規制のもとで行われているのに対して、ツアーバスにはそうした規制は基本的にない。各所で乗客を乗せて目的地まで輸送するという点では乗合バスと同様だが、ツアーバスはあくまでも貸切バスである。



言い換えれば、一方（高速バス）には少ないコスト負担が課せられ、他方（ツアーバス）はそうした負担から逃れているという、異なる条件で競争が行われていることになる。乗合バス事業者が「同じ土俵の上での競争を！」と求めるゆえんである。

公正競争の観点からだけでなく、ことは安全にも関わる問題である。例えば、乗合バスでは停留所で客を乗降させているのに対して、ツアーバスの場合は、一般の道路上などで客を乗降させている。

上の写真は、大阪の天王寺駅で撮ったものだが、交差点付近に2台の貸切バスが連なって駐停車している。旅行業者に雇われた誘導員（アルバイト）がここで客をバスに乗せていき、客を乗せ終えた時点でバスは出発することになる。関係者からの批判を受けてからは、歩道上にのぼりをたてたり机を設置したりなどのはでな行為こそみられなくなったそうであるが、例えば、車道上を歩いてバスまで誘導するという場面が

視察時にもみられた。安全上、問題があるといえよう。

■そうはいつでも安さには勝てぬ？

もっとも、我々が考えているほどに、利用者が「安全」を意識しているかということ、必ずしもそうとはいえないのが残念ながら事実ではある。バスを待っていた客との会話の中でも、値段の「安さ」が非常に有難がられていることが感じられた。確かに、東京－大阪間が最安値で3, 4千円台というのは破格の値段である。

下の二枚の写真は、ある大型の駐車場で撮ったものである。この駐車場はツアーバス乗り場になっていて、ひっきりなしにバスが出入りしていた（確かにこれなら、道路上で客が乗降するわけではないので安全でもある）。場内には20, 30台のバスが収容されていたのだろうか。

客層も、部活動の集団と思われる若者たちから、子連れの家族まで、様々であり、輸送人員



の増加（冒頭の表）のとおり、ツアーバスの急速な普及を垣間見ることができた。

■安さのひずみの把握を

もっとも、そうした安いサービスが様々な無理で成立しているという事実はやはり考えなければなるまい。その無理の一つが運転者の過労である。大阪での事故ⁱⁱⁱや国交省の重点監査の結果^{iv}を想起されたい。

大阪での視察時にも、ツアーバスの運転者は果たしていかなる働き方をしているのか、休憩中の運転者に尋ねてみた。曰く、それなりの規模の会社で働いている自分達のような運転者は、法律を守って働いているが、下請け仕事をしているバス会社では、深夜の長距離運行をワンマンで行っているところが多いと思うとのことであった。

冒頭で述べたとおり、国交省は、貸切バス業界の問題点を踏まえて、安全確立のための取り組みを始めたところである（以下を参照）。詳細は「報告」を読んでもらいたいが、貸切バス業界で起きている問題の深刻さに比べると、安全確保のための対策が果たしてこれで十分なのか、はなはだ疑問な中身といわざるを得ない。実態把握を進めながら、実効力のある政策を提起していく必要がある。

「報告」で示された「対応策」の内容

1. 運行時の安全確保について

- * 交替運転者の配置基準
- * 旅客の乗降時における安全の確保
- * 自動車事故報告書への旅行者名の記載・旅行者の責任の明確化
- * 監査の強化
- * 車両安全対策の強化

2. 貸切バス事業者の質を向上させるための方策について

- * 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）
- * 貸切バス事業者による安全情報の公表
- * ツアーバス実施事業者間の安全性向上のための連携の強化

3. 貸切バス業界及び旅行業界の連携・協力のあり方について

- * ツアーバス向け長距離都市間運行モデル等の作成
- * 両業界の相互理解等を図るための場の設置

（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）

[注]

i) 国土交通省「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」平成19年10月19日発表。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091019_2_.html からダウンロード可。

ii) ツアーバスの視察は、大阪で開催された交通権学会主催の「公共交通の安全を考えるシンポジウム」（11月10日）の前日夜に行われた。この視察は、労働組合（全日本交通運輸産業労働組合協議会、略称 交運労協／日本私鉄労働組合総連合会、略称 私鉄総連）のご協力で行われた。

iii) 報道によれば、運転者は21歳で、わずか半年前に大型2種免許を取得したばかりであったにもかかわらず、連日の長野-大阪間の深夜運行に1人で乗務していた。その結果として過労・居眠り運転に陥り、事故に至っている。なお、あわせて、事故を起こしたバス会社には2006年6月に労働局による監査で拘束時間違反が発覚・是正指導（2007年2月には運輸局が監査）がなされていた、にもかかわらず事故が防げなかったという行政機能の問題がある。加えて、今回の事故は、人手が足りなかったにもかかわらず、旅行業者からの強い増便要求への無理な対応で起きているという、旅行業者と間の契約の不利という問題もある。

iv) 国土交通省「貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について」平成19年6月1日発表。例えばツアーバス事業者では、過労防止義務違反が47.6%の事業者で確認されている。http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601_2_.html からダウンロード可。

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・38号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号 — 規制緩和とトラック運送業
- ・41号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）
- ・42号 — バス運転手の実態——勤務と睡眠に焦点を当てて——
- ・43号 — 軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号 — 職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号 — 規制緩和と貸切バス業界（上）
- ・47号 — 規制緩和と貸切バス業界（中）
- ・48号 — 規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・49号 — 規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）

歩道をトコトコと走る原付バイクを見かけた。先にある交差点の歩道上で、歩行者用の信号に従って停止した。

追いついたばかりは声をかけた。70歳はゆうに過ぎているだろう高齢の女性だった。

「バイクは歩道を走っちゃいけないですよ」
女性は答えた。

「でも、道路が渡れないんです」

目の前は片側2車線の幹線道路。女性が歩道走行を始めた小さな交差点は、中央分離帯に面していて対向車線に渡れない。そのことをいっているようだ。

「わかるんだけど、でも車道を走らないといけません」

女性はしばし沈黙。そして小さな声で、「渡れないんです」と繰り返した。

やがて歩行者用信号が青に変わったら、横断歩道を走り、その先の歩道を通過して、脇道に曲がっていった。

女性のルール違反は苦々しい。高齢者なら許されるなんてことはない。が、しかし……と、複雑な心境にもなった。

というのも、このあたりでは、原付バイクや自転車に乗った高齢者が、クルマに跳ねられる事故がしばしば発生しているからだ。原付・自

転車側の判断不良とクルマの動きへの無理解、それとクルマ側の注意力不足が、重なってのことだと思う。

そういう状況のなかで、あの女性にルールに従って車道を走れというのは、あまりにも無慈悲ではないか？ 事故の恐れを避けたいがために歩道を走る、その心情を鑑みずに責めるだけでいいのか？

高齢者は運転免許証を返上すべきだとの声が高まっている。危険運転を避けるためにはやむをえないと、ほくもおおむね同意する。

ただし、代替の交通手段が用意されることが大前提だ。

高齢化率の高い地域なら、循環バスの利用者は多いだろう。けれど若年層も多いこのあたりでは、すでにある循環バスも利用率が乏しく、増便やルート拡充は望むべくもない。少数派である高齢者のための移動手段は限られている。

あの女性にしても、好んでバイクで出かけているとは限らない。それがよりましな移動手段だとしたら、やはり恐怖心に耐えながら車道を走らなければいけないのか……。

大原則と、目の前の現実との狭間で、ほくは逡巡している。（茨城県つくばみらい市在住）

クルマによって人生を狂わされた人は多い。モダン・ダンスの先駆者と呼ばれるイサドラ・ダンカン（米人、1878年～1927年）も、その一人である。クルマの影を除いて、彼女の一生を理解することはできない。悲劇はイサドラが34歳の時に起きた。6歳の娘と2歳の息子、それに家庭教師を乗せたクルマが、セーヌ川に落ち3人とも死亡してしまったのである。次の言葉は、彼女の心痛の深さを物語る。「私自身は子供たちとともに死んでしまいました。（中略）いつも子供

達が私の人生で最も素晴らしいものだったからです。」「再び踊ることなどできません。絶望以外に腕を広げることなど考えられません」（『踊るヴィーナス』F. プレア著、メアリー・佐野監修、鈴木万里子訳、PARCO出版局）。

この悲運を乗り越え、後年彼女はダンス学校を設立し貧しい子供達のためにも尽くすことになる。「子供たちが苦しむことを許しているかぎり、この世界に本当の愛は存在しない」（朝日新聞、2004.9.5）。幼い命への、イサドラの優しさ

溢れる言葉である。しかしこの言葉の奥に、愛児二人を奪った交通事故への激しい憤りが秘められていることを忘れてはなるまい。

子供を亡くした年、彼女自身もクルマによる事故で重傷を負っている。更に1924年には、レニングラードで衝突事故に巻き込まれ意識不明に陥っている。しかしクルマによる災禍は、これだけでは終わらなかった。1927年には、決定的な不幸が彼女を襲う。ニースでスポーツカーに同乗中、首に巻いていた長い絹のスカーフの片端が車軸に巻きついたのである。彼女の首の骨は折れ、病院に運ばれたが、そのまま世を去ってしまった（享年49歳）。彼女と親交があり、その舞踊芸術から強い影響を受けた彫刻家ロダンが、「私が知る最も偉大な女性」（上掲書）と賞賛したイサドラは、こうしてクルマによりその生を中断させられたのである。

生きることは、もともと誰にとっても容易なことではない。クルマの出現は、その上に交通事故という重荷を付け加えた。この重荷にあえぐ人は多いのに、テレビは今日も、幸せを運ぶコウノトリのイメージでクルマ広告を流してい

る。大の大人でも、広告によって偏った価値観を持ちがちである。判断力の未熟な子供達への影響は計り知れない。日々放送される美化したクルマ映像によって、クルマ企業の期待どおり、免許取得年齢になれば若者は何の疑問もなくハンドルを握るようになる。テレビでのクルマ広告には、何らかの早急な規制が必要であろう。

私は、交通事故の悲惨さとクルマ社会の非人間性を折に触れて学生達に話すようにしているが、その時、南アメリカ先住民のこんな民話を紹介することがある。森で火事が起こり、動物たちはみな森から逃げ出した。しかし一羽の蜂鳥だけは、小さくちばしで一滴ずつ水を運んでは、そのしずくを燃え盛る火に掛け続けた。他の動物たちは笑って言った。「そんなことをしていったい何になるんだ。」しかし蜂鳥は、静かに答えた。「私は、私にできることをしているだけ」（『ハチドリの一としずく』辻信一監修、光文社）。たびたび輪禍という火に包まれたイサドラは、この蜂鳥の言うことに賛同するに違いない。これ以上第二のイサドラを作り出さないために、私もまたクルマ社会の中で蜂鳥の行為に倣いたいと思う。（愛媛県松山市在住）

投稿

埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング ～その2「歩道」

杉田久美子

前は通勤で使う「駅」について、書きましたが、今回は草加駅と松原団地駅周辺の歩道について考えてみました。

■車道との段差のないフラットな歩道

私の自宅周辺は歩道が車道より一段高く、車の出入りために歩道幅の半分近くが斜めに切り下げられ、とても使いにくい歩道（会報48号表紙）になっています。これと比較すると、草加の歩道は車道と同じ高さで、ほぼフラットのまま、25センチ以上の縁石（境界ブロック）や白線とグリーンベルトで歩道を確保しているのが目立ちます。安全性の確保のための杭や柵は余り設置しないようです。



縁石によるほぼフラットのままの歩道は道路構造令の改正で認められた結果であり、一概に

比較はできないと思いますが、バリアフリーの観点からは、こういう段差がない歩道は車椅子の方も使いやすく、景観的にもすっきりしていると思います。

面白い発見として、初期のカラーリングは全体にグリーンを施したようですが、最近は節約のためか、車道の白線（ガイドライン）に沿って1/3程だけ塗っている場所が多く見られました。

最近完成した草加駅前歩道の整備は透水性のアスファルト素材で出来た大きめの平板で敷き詰められ、車道との境界は縁石で対応しています。植栽や施設（施設帯）が車道側に寄せられて、歩道（通行帯）がすっきりと広く確保され、使い易くなっています。

■狭い道路は一方通行にする

草加市は駅周辺の道路が狭いため、一方通行の道路が多いと思います。既存の道路を車優先にするか？歩行者や自転車利用者も平等に配慮するか？道路の分け方に、市民と行政の姿勢が現れると思います。私の通勤範囲の道路については、まずは基準の車道幅を白線でペイントし、残りのスペースを歩行者（自転車利用者）の空間にするため、所々、歩道が膨らんでいて、何だか嬉しい気がします。

しかし埼玉県下で自転車事故ワースト1。市の大きな課題になっているそうです。市の地形は平坦なので、自転車は便利で利用者が多いのに、道路が狭いからか、危険な箇所も多いでしょう。（自転車については次回報告します。）

これまでのような交通安全教育だけでは解決



しません。道路幅が狭いところは一方通行にして歩道と自転車道を確認すること。ヨーロッパのようにコミュニティ（生活）道路はゾーン30（時速30キロ制限）、あるいは20とすること。クルマの進入禁止ゾーンを増やすことなどの構造的対策を検討すべきだと思います。

■自転車禁止の脇道

これは私が松原団地駅に通うようになって、一番最初に感激した道です。この道たちはマンションや商店の入ったビルの脇の半プライベート的なスペースを解放して、「あじさいロード」とか、「さざんかロード」とかの愛称を付け、歩行者だけの通り道になっています。自転車は通れません。花ポットをフェンスにかけたり、花壇を置いたり、生け垣にしたり、ちょっとした憩いの道になっています。そこの手入れを町内会や商店会の方がされています。



■草加市道路課でのヒアリング

仕事の帰り時間を利用して、ヒアリングを申し入れ、質問項目をメモして、お話しを聞いてきました。補佐職の方と若い職員が親切に対応してくださいました。

質問項目と回答（ピックアップ）

☆歩道についての基本方針として、車道や歩道の取り方はどうしているか？→決められた車道幅をとり、残った部分を歩道空間として整備している。

☆歩行者を守る方法（カラーリング、フェンス、

縁石等)について→フェンスや杭は余り使わず、25センチ以上の境界ブロック(縁石)とカラーリングで対応している。

☆自転車道と車道の関係について(自転車専用道について)→交差点では自転車専用ラインを設置している所もあるが、その他の場所では自転車専用道は設置していない。

☆歩道の素材について→透水性のアスファルト(前述)で対応している。最近は大きめの平板ブロックもよく使用している。施工がし易く、メンテナンスがし易い。実用性、経済性も高い。(この素材はタイルより、足への衝撃が柔らかく、滑りにくい。)

☆視覚障害者のためのイエロー帯について→国の基準に従って設置している。

☆通学路の安全確保について(通学時間の通行禁止は守られているか)→安全と維持管理については市民安全課が担当だが、守られていると思う。

☆今後の一番の課題は何ですか?→市民からの道路についての要望が多くて、それに応えていくこと。草加市民はどんどん要望し、元気。だから、こちらは大変です。

■まとめとして

草加市は日光街道を中心につくられてきた町から、東武鉄道の駅を中心とした町として発展し続けています。駅力で高く評価された草加駅と松原団地駅は駅周辺を快適することが街の財

産になると整備に力をいれ、駅の賑わいが生まれています。しかし、もう少し広い領域での町のにぎわいや地元商店の活性化のためには駅だけでなく、駅を中心に回遊できる魅力ある空間と仕掛け作りが求められてくると思います。

松原団地駅から300メートル程先の綾瀬川沿いに旧日光街道の雰囲気を残す松並木が続く遊歩道があり、百代橋、矢立橋、ハープ橋というそれぞれ趣のある橋もかかっています。市民祭り、ラジオ体操等のイベントで広く市民の集う場所として活用されているようですが、もっと日常的に市民に利用してもらうためには、回遊性を考えた交通手段を用意することや、遊歩道に何か魅力ある、あるいは実用的な機能や付帯施設を造ることなどが必要だと思います。駅にレンタサイクルを置くのも良いと思います。市民の知恵の出し所でしょう。

草加の歩道について考えていく中で、昔から住み続けている住民も新住民も外国人も通勤族も通勤者もみんなが気持ちよく、暮らせ、居られ、働け、生を全うできる街への市民の活動がダブってきました。草加には市民と行政と大学の協働をめざすネットワークづくりが着実に始まっています(「ネットワークたちのまちづくり」みんなのまち草の根ネットの会編著・生活思想社発行参照)。道作りは街づくり、街づくりはコミュニティ作り、コミュニティ作りは生き甲斐作りなんだなと思いました。

(千葉県松戸市在住)

投稿

街にやさしいクルマの提唱

小林和彦

最近のモーターショーでは“環境にやさしい”と銘打った“エコ重視”のクルマや、衝突・接触の回避や衝突時の衝撃緩和を図るハイテク装置や構造を具備した“人にやさしい”クルマが多く展示されるようになった。まさに地球温暖化などへの対応や事故発生と衝撃の抑制は自動車産業が生き残りを図るうえで不可欠の要件となったことを物語る。

だが、いかに“エコカー”や“人にやさしいクルマ”であっても、ある程度の体積を有する

移動性マシンであるため限りある面積を短時間または長時間占拠する。それゆえに“街にやさしいクルマ”ではありえない。つまり、クルマからの二酸化炭素の排出量が減少し、事故や死傷者も減少したとしても、クルマが横柄に街を走行して駐停車する限り街の破壊はとめどもなく進められるであろう。

クルマはガソリンや電力などのエネルギーだけで走るのではなく、「走る目的」や「走る理由」があるから走る。そしてクルマは必ずどこかで

停まる。スポーツカーのように移動することだけが目的のクルマはごく少数であり、たいていのクルマは「目的地」があって「目的地まで行くことが走る理由」であるのが大半である。そして、その目的地にはゆったりと駐停車できるスペースを必要とする。

駐停車の場所の確保が容易なほどクルマは多く走ることが可能になり、走行距離も伸びる。だから商業施設などにクルマでの来場者をできるだけ多くするためにも駐車場はあちこちに乱造されるようになる。長年慣れ親しんできた建物がいつの間にか解体されて殺風景な駐車場と化す。こうして街の宝物のような歴史的建造物まで解体されるため街や地域からシンボルまで失われ、景観は大きく破壊されていく。

それでも「街並み景観の破壊」により直接人

命が失われるわけではないから、大したことではないと言う方もあろう。だが、たかが街並み景観、されど街並み景観である。

目先の利便だけを提供する駐車場のよう施設が乱造され、街並みが櫛の歯が欠けたようになっては街に潤いや風格が欠け、これでは人々の心も殺伐となってしまふ。こんな中で地方社会でも残虐で不可解な事件が相次ぐようになったとも言える。

“人にやさしいクルマ”の登場はむろん歓迎したい。だが、クルマが“街にもやさしく”なるにはクルマというマシンの改変だけを論じては始まらない。やはりこれには「街づくり」の発想の大転換により余分なクルマの街への進入の抑制が不可欠になる。(山形県山形市在住)

投稿

平和な道、安全な道へ

木村孝子

今号も会報49号に接しての思いや、地域の動きなどをお届けしたいと思います。会報49号に代表の古川さんが歩くことを忘れたかに見える現代の人々に、「会社の行き帰り、駅までの10分、15分くらいは歩きましょうよ。」「重い買い物袋を提げて歩くのもいい運動になりますよ。」「体にいいだけでなしに、地球温暖化防止にも抜群の貢献になるらしいよ。」こんな会話が広がってほしいと書いています。私達の会はこういうスローガンを大きく広く伝えていきたいと思ひます。

同じく49号で交通事故遺族であり、東京品川の地域活動連絡係でもある佐藤清志さんの講演文を読みました。四年前、大型ダンプによって六歳だったご長女の命を奪われ、そのやりきれない苦しみ悲しみを佐藤さんは交通事故ではない、交通犯罪と書いています。大事な子供の命を交通戦争で奪われた親たちはこのように誰も大声で叫ぶことでしょう。たまたま人を死に至らしめることになったドライバーたちも勿論、殺そうと思ったわけではない、でも子ども達の歩いている道に車が行き交えば最悪の現象もいつか起こりかねない、そのようなクルマ社会の中

にあって、ハンドルを握るおとな達は、クルマの事故については、全責任を負うべきという佐藤さんの主張は、そのとおりと心にしみます。

同じく北海道の高校教員の前田敏章さんの寄稿論文『「スローライフ交通教育」を目指して』では「クルマ優先社会」の今、事故を「往々にありそうなこと、仕方のない事故」などと片づけてしまうことの現象を鋭く言及しています。クルマによって死へ追い込まれることはあってはならないことと強く訴えています。

投稿文「駅」の一文を嬉しく読みました。「駅こそその町の顔であり、駅を中心にした町の再生こそ次世代に誇りをもって受け渡していくもの」と書かれていて同感です。私たちの日々の移動に欠かせない「駅」の一文を次号でも楽しみにしています。

我が市の広報誌八月前期号でバスモニター募集のお知らせがあり、9月1日から10月22日までバスモニターとして市内・1回乗り100円のコミュニティバスと関東鉄道会社バスに乗りました。バスは私の足でもあるので用事とバスモニターを兼ねての乗り降りでした。このバスモニターの目的は公共交通を大事にすること、バスを利

用し易いように、バスの運転手についてと、バス内の整理整頓について意見を求め交通行政を励まそうとするものでした。バスが大事な足である私は、乗せてもらってありがたいの思いから、普段から「ありがとう」と言って料金を払って下車します。運転手さんもうありがとうと言ってくれます。あの大きいバスに昼間は私1人しか乗っていないこともあり、「もったいないです」と、モニターを終えてからのミーティングで話しました。クルマを持たない人にとってバスは大事な交通手段なのでよろしく、とも言いました。私たちの“会”は公共交通の限りない応援者でもあります。

十一月前期の我が市の広報誌に「11月18日は県内一斉のノーカーデー」と出ていました。どれだけの人が関心を寄せ、どういう結果だったか、次号で報告できればと思っています。今日道を歩いていたとき（左側を歩いていてほんのちょっと中央寄りだったでしょうか）「ビビビビビー」と飛び上がるような警笛を鳴らされました。ドライバーも加害者になりたくない、私の命も守ってくれた？それにしてもあの警笛、おびえました。おびえないで道を歩きたいと思います。

毎日通る道、毎日歩く道、平和な道を追求し続けたいと思います。（茨城県龍ヶ崎市在住）

投稿

楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデア その17

一脳ミソのバージョンアップ

鈴木浩司（仮名）

最近、「～べきだ」というコトバで理想が語られることが多い。しかし、不思議なことに、堂々と「べきだ」と言う人に限って自分から行動する人は少ない。このコトバには「自分でなく、人にやらせよう」という意図が含まれているからかもしれない。（注意しよう！）

さて今回は、最新の脳科学の知見を用いて、脱クルマの実現を考える。霊長類のさまざまな種を比較すると、「集団の大きさ」と「大脳新皮質の大きさ」は相関する。集団が小さければそれほど頭は使わないが、集団が大きくなると頭を使わねばやっていけないということらしい。最も大きな集団を作るヒトの大脳新皮質が最大である。人間の人間たる「知性」を支える大脳新皮質を大きくしたのは、複雑な社会だったのだ。ヒトの大脳新皮質は、新たな社会問題が立ち現れるたびに鍛えられ大きくなり、種の危機を乗り越えてきた。

クルマが発明されて100年。まだ、この問題は新しすぎる。脳の進化が追いついていない。だが、ただ待っているわけにもいかない。人為的に脳をバージョンアップしよう。最新の脳科学は、その方法も教えてくれる。

社会的な問題を解決するには、「異なる立場のヒトの心を思い測る能力」と「目先の利益に捕

らわれず、これまで自分がとってきたパターンを柔軟に変更できる能力」が必要である。これらは、脳の中の腹内側前頭前皮質と前部傍帯状皮質が受け持っている。ここを鍛えれば良い。つまり、ここを使うような状況に身を置けば良いのだ。……といっても、交通事故や環境破壊をいちいち実際に体験していたら身が持たない。どうしよう？ 古来、人間は、現実を模した模型を使って脳を鍛えてきた。たとえば、将棋というボードゲームは有能な軍略家の脳を育成する。そう、ゲームは脳を鍛える「バーチャル・リアリティ・トレーニング装置」なのだ。

ゲームといって侮ることなかれ。今や、学習、医療、福祉といった社会的問題を解決しようとするシリアスゲームという研究分野もある。国連でも使っていたりする。……しかし、いかに有用でも、退屈でつまらないゲームではダメだ。「お年玉をつぎ込む子どもが続出」「徹夜でやりすぎて会社をクビになるサラリーマンだらけ」なんてニュースになるくらい、おもしろいゲームでなければ！ そこまでおもしろければ、ゲーム会社に高値で売れる。

……というわけで、脱クルマのために「おもしろくて、ためになる交通ゲーム」を開発すべきだ。そして、Wiiに搭載するよう、ゲーム会社

に売り込むべきなのである!!

【おまけ】各地のユニークな取り組みを掘り起こそうと、「ストップ温暖化大作戦」というコンテストが環境省の主催で行われています。厳しい予選を勝ち抜いた、各都道府県選りすぐりの代表が2/9（土）10（日）に丸ビルに集結して全国1を争います。

<http://www.env.go.jp/press/press.php?serial=8511>

今入った情報によれば、自動車王国・愛知県の代表は「交通ゲーム」を開発しているグループらしいです。いったいどんなものなのか、見に行かないわけにはいきませんよね。

おしまい
(愛知県安城市在住)

クルマ社会を問い直す会主催 講演会案内

次の要領で講演会を開催します。会員非会員を問わず多数の方の参加を期待します。東京大気汚染訴訟は和解が成立して一区切りついた形です。一方、喘息患者が減る傾向は現れておりません。今後喘息患者をはっきりと減らしていくためには何が必要であればいけないか、考えてみたいと思います。(世話人 杉田正明)

テーマ	「どう減らす、自動車排ガスによる喘息」
講師	東京大気汚染訴訟弁護団 弁護士 西村隆雄
日時	2008年3月1日（土） 2:30～4:30
場所	「北とぴあ」7F第1研修室（最大84人収容） 東京都北区王子1-11-1 ・JR京浜東北線王子駅北口より徒歩2分 ・地下鉄南北線王子駅5番出口直結 ・都電荒川線王子駅前駅より 徒歩5分
参加費	無料
補足	当日1:00から会場を借りています。講演会の準備終了後、東京月例ミーティングと同様の交流会を時間の許すだけ（多分1:30～2:30）行いますのでご参加ください。

クルマ社会を問い直す会 来年度総会 予告

来年度の総会を2008年5月24日（土）、世田谷区玉川区民会館にて開催することを予定しております。多くの会員の皆様の参加をお願いいたします。(世話人 事務局担当 清水真哉)



ワーキンググループ案内 (掲載依頼のあったもののみ)

■自転車WG

交通システムの現状を自転車利用者の視点から見直していきたいと思います。電子メールでの情報交換などを行なっています。(富田悦哉)

(第3種郵便物認可)

くらし・家庭

どう防ぐ
子どもの事故



チャイルドシートの着用が法的に義務化されて六年以上経過しましたが、着用率の向上は頭打ちで、しかも、不完全な装着によって、その外傷防止効果が半減しているといえます。

* * *

時速四十キロで衝突した場合にかかる減速エネルギーを体重換算で表すと、体重七キロの赤ちゃんが衝突の時に三百五十キロ重力相当の力が衝突方向へ働くといわれています。七キロの赤ちゃんですら、このような衝突

時に抱き続けることができる人間は誰もいません。

また、例えば時速五十キロの衝突は、約八倍の高さからの落下に等しいので、このように高所からの落下に置き換えて想像してみると、とてもシートベルトやチャイルドシート無しでは助からないことが

車や自転車の安全対策は？

吉祥院こども診療所所長
今井 博之

◇◇7◇◇



公園で

わかっているのですから、どれだけ近距離の移動である理解できるでしょう。チャイルドシートの着用で、死亡・重症外傷の七割を予防できることが

つても必ず着用するようにしてください。

* *

自転車は、歩行よりも遠方への移動を可能にしてくれるし、運動不足を解消してくれるし、環境にもやさしく、理想的な移動手段の一つとして近年ますますその意義が再認識されつつあります。子ども

ものことから自転車に慣れ親しんでおくことは将来に非常に意義のあることだと思えます。しかし、二輪車という非常に不安定な

乗り物を乗りこなすには子どもの能力は十分とはいえず、また、昨今の複雑な交通事情は子どもが自転車を乗り回すには危険すぎます。国民生活センターの調査によると、六歳以下の子どもに対する危害原因製品のトップは自転車です。

特に頭部外傷は、死亡例・重症例の九割以上を占めており、ヘルメット着用によって死亡・重症例を九割減らせることがわかっています。アメリカやオーストラリアの一部では小児に対して自転車ヘルメットの着用を法的に義務付けている州がすでにあります。日本政府も自転車ヘルメット着用を奨励し、ヘルメットの安全仕様基準を早期に策定すべきでしょう。

(水曜日掲載)

児童の列に車
歩道があれば
鍼灸師 三田 直水
(鳥取市 56歳)
山形県で集団登校中の小
学生の列に前から走ってき

た乗用車が突っ込み、児童
2人が死傷した。埼玉県で
園児4人が死亡、保育士を
含む17人が重軽傷を負った
事故から1年。痛ましい事
故は、一体いつまで繰り返
されるのだろうか。
今回の事故現場をテレビ
で見た。田んぼを走る、見
通しのいい片側1車線の直
線道路。縁石などで仕切ら
れた歩道は無く、スクール
ゾーンの看板も設置されて
いない。白線が引かれてい
るだけだった。もし歩道が
あればと残念でならない。
道路をつくった行政も責任
を免れないのではないか。
日本の歩道の整備率は1
割を少し超えたところだ。
今回のような事故が繰り返
されるのは、運転手の過失
もさることながら、道路そ

のものの欠陥も否めないは
ずだ。歩車道の分離を、切
に望む。
交通事故の死傷者はここ
数年、100万人を超えて
いる。交通事故から命を守
るといふことにおいて、日
本の行政がいかに立ち遅れ
ているかを証明する数字で
あると考える。

「朝日新聞」2007/09/29
三田直水さんの投稿記事です。

(36ページ)「赤旗」2007/03/21

今井博之さんの連載記事の一部です。「どう防ぐ子どもの事故」というタイトルで2007年2月7日
からほぼ毎週1回連載され、13回まで続きました。各回のタイトルは次の通りです。

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. 社会の責任で守る | 2. やけど予防の安全設計に |
| 3. おもちゃの誤飲・誤嚥対策 | 4. お風呂で1人にしない |
| 5. 火災対策に煙感知器を | 6. 楽しくて安全な遊び場を |
| 7. クルマや自転車の安全対策は | 8. 歩行者に安全なクルマ |
| 9. 歩行者に安全なクルマに | 10. 歩行者に安全な町づくり |
| 11. その場限りの対策でなく | 12. 事故データの集計制度を |
| 13. 経済格差の影響も大きい | |

代表より 古川量巳

法学誌「ジュリスト」で「交通事犯受刑者処遇の現状」と題するレポートを読んだ。

道路交通法違反の取り締まり件数は年間800万件前後で推移していたのが平成17年には895万件（前年比5.1%増）、危険運転致死傷の検挙者数279人（前年比3.3%増）と急増している。

900万件近いこの数は毎日どこかで2万5千件近い交通犯罪が発生していることを物語っている。すべての運転免許所有者の10人に1人が年間1回以上の交通犯罪を犯している計算にもなる。

市原刑務所に平成18年に入所した人は486人で、「業務上過失致死」178人、「道路交通法違反」153人、「業務上過失傷害」134人、「危険運転傷害」15人、「危険運転致死」6人、刑期は最短4ヵ月、最長4年6ヵ月、平均年齢38歳。レポートのタイトルが「処遇の現状」とあるように施設の一部を除いて窓や格子、扉の施錠がなく、周囲は金網のフェンスを巡らせただけの開放的処遇施設であること、再犯防止や社会復帰のための綿密な教育カリキュラムの詳細などが報告されている。

同刑務所の調査による「過去10年間の再入所率は10.5%で、その68.5%が道路交通法違反者であり、その再犯傾向の-highいことが顕著」と報告されている。出所後の就職未定者が30%とも報告されている。

レポートはまた、独立行政法人自動車事故対策機構の「交通事故を起こしやすい人」の特質として、

- (1) 自分を抑えられない人
- (2) せっかちな人
- (3) 他人の気持ちを察することかできない人
- (4) 自分勝手な行動を取りやすい人
- (5) 自分の失敗を他人のせいにする人

を挙げている（首を傾げたくなるが、そのまま引用した）。

これらは簡単な心理テストで判定できる。運転免許取得時に該当する人それぞれに相当する事前教育を受けることを交付の条件にすれば、交通犯罪はかなり予防できると思う。被害者と犯罪者を出してから手間、暇かけて教育するより「予防」教育に力点を置いてほしいものである。

事務局より 清水真哉・後藤 昇

●今号では、歩車分離信号のスペシャリストである長谷さんが、分離信号の様々なタイプについて、判り易い解説を書いて下さいました。

警察が分離信号の導入を躊躇するのは、それが渋滞を引き起こすからだと言われています。しかし私が考えるに、そもそも自動車が便利な乗り物だという思い込みを疑う必要があります。

自動車、自転車、歩行者などがすべて平行して動いている限り、順調でしょう。しかしそれぞれ任意の目的地を持つ以上、交差は避けられません。歩行者だけなら互いに機敏に避（よ）けますが、不器用な自動車加わると順番に止まって待たなくてはならないのです（ゆえに人のスクランブル交差点は可能で、自動車のスクランブル交差点はありえない）。意外と不自由な乗り物が自動車です。

その自分の弱点を、自動車は歩行者に付けを回すことで回避しようとしてきました。その最悪のものが歩道橋や道路横断地下道ですが、性質（たち）の悪いのが自動車歩行者混合信号です。そもそも歩行者だけなら信号など必要もなく、自動車があるから歩行者も信号というものを耐え忍んでいるのに、右折車左折車はその歩行者が青信号を渡るのを待つ辛抱もなく、自分たちにも信号を青にして早く走り出させると我儘（わがまま）を言うのであり、それを認めたのが混合信号という危険物なのです。

子供たちに「青になるのを待ってから渡りましょう」と教えた後で、でも青でもクルマは横から来ますから気を付けましょうなどと論ずるのは、二枚舌で恥づかしいことなのだと大人は知るべきです。

私たちが、歩行者が堂々と渡っている青信号なのに、右折左折を待つ自動車のために小走り信号を駆け抜けたりする、そんな自動車への気遣いから早くおさらばしたいものです。（清水真哉）

●東京モーターショーに行ってきました。一度行ってみたかったことや、電気自動車に興味があったことなどによります。

会場は幕張メッセ。千葉にあり、京葉線の海浜幕張からすぐです。東京駅の地下ホームが発発ですが、電車は多少乗客が多いかなと感じました。やはりかなりの人が、海浜幕張で降りました。

行った日は平日でしたが、広い会場にかかわらず混雑していました。一時期は入場者は全期間で200万人にもなったが最近150万人程度に減っているという話でした。日曜日の混雑はすごいだろうと推測できます。

お目当ては、電気自動車なので乗用車を中心に見て回りました。展示されている電気自動車は、思ったより小さく、軽自動車の大きさでした。2社展示していて、09年と、10年に市販の予定だそうです。1回の充電でまだ航続距離が200キロまでいかず、いかに伸ばすかが課題との事です。まだ、ガソリン車の代わりとまでは行かないようです。

電気自動車と同じように展示の中で興味を引いたものに、対歩行者用のエアバッグがありました。バンパーに衝撃を感じると一瞬にして開くそうでデモンストラレーションもありました。やはり技術としては、開発されているんですね。

後は我々が、どれだけ声を大きくできるかにかかっているんだな、と感じて帰ってきました。（後藤 昇）

会計より 青木 勝

会員の皆様、会費を振り込みいただきありがとうございます。また、カンパも多くの方から寄せられ感謝いたします。

ラベルシールの宛て名の上に「07済」「08済」と記載しています。それぞれ、2007年度、2008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。4月1日から11月9日までの会費・寄付納入者・団体は72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、2008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、複数口の会費や寄付もよろしくをお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、(別紙名簿)までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

地方支部は、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするために便利であれば、設立してもよいものと思われま。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡系は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化する意味もあります。世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡系は会則に規定はなく、「クルマ社会を問い直す」に添付される名簿に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方」という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる名簿に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

お分けします ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

※当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』—定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。まとめ買いの場合にご利用ください。

※『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~49号)—1冊100円でお分けします(送料は別)。会の12年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

※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』(今井博之著・37号に同封)、「クルマ社会と子どもアンケート」報告集・ダイジェスト版(35号に同封)、会のパンフレット—これらもご活用ください。会合やイベントなどで配布して下さる方には、必要数無料(送料も無料)でお送りします。

以上、申し込みは事務局・後藤(会報48号送付時に同封した名簿参照)まで。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会報の表紙など、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。ご協力をお願いします。事務局または会報担当へお送りください。例:おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用(優先)の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。

編集後記 ●今号は予想していたより多くの原稿が集まり嬉しい限りです。会の意見交流・情報交流の場は何と言ってもこの会報です。号を重ねるごとに、新たな投稿者・寄稿者が現れることを期待します。(杉田) ●近隣の市で先日、市街地活性化・市民病院の移転計画を争点にした市長選挙が行われました。「市街地に病院建設を」と主張する現職と「広い駐車場を確保できる郊外に建設を」と主張する新人の一騎打ちとなりましたが、予想に反し新人候補が大差で当選しました。現職の敗退の要因はいろいろ考えられますが、まだまだ「市街地に病院を建設すると渋滞が激しくなり市民生活に影響が大きい」とか「広い駐車場がないと不便だ」という理論的な裏付けの乏しい政策を受け入れる市民が多数を占めているという現実を痛感しました。(木村) ●ネットの地元掲示板に、「塾の真ん前の道路に、お迎えの車の駐車列が並び、近所の者として迷惑している」と書き込みがあった。直後に「車による子どもの送迎は、もはや社会に認知された行為。大目には」との意見が載り、ああ……と思う。その後「近隣住民や走行車両に迷惑をかけないことが最優先。少なくとも短時間で立ち去るべき」との反論が相次ぎ、ホッとす。子どもを取り巻く諸々の危険性は承知しているけど、クルマでの送迎は緊急避難的行為。安全に移動できるまちづくりを進めることが、いま大人が果たすべき責務です。(梅沢)

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 《3/22》

現在、月1回東京ミーティングを開催しています。月の第4土曜日の昼間に開催しています。

2月は、問い直す会主催の講演会と日程的に近いので休みます。

今年度は3月を残すのみです。一度様子を見てみたいという方は是非ともおいでください。

日時 08年3月22日(土) 午後1時～午後4時
場所 生活思想社
東京都新宿区神楽坂2-19銀鈴会館506

(最寄り駅 JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅)

TEL/FAX: 03-5261-5931

内容 ・情報交流
・活動交流
・意見交流
・上記のほか、会報の発送作業やその他の事務作業をお願いすることがあります。

担当 後藤 昇(世話人 会報48号送付時に同封した名簿参照)

(((35ページに講演会案内、総会の予告があります!)))

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に出された道路の危険個所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定: 2008年04月末
- 原稿締め切り: 2月末日(締め切り厳守をお願いします)
- 送付先: 杉田正明(会報48号送付時に同封した名簿参照)
- 募集内容: (クルマ社会の問題に関連したものに限りです。)
 - ・投稿(情報提供や活動報告・活動提案、会や会報へのご意見など。字数はおよそ1500字以内。超える場合は必ずご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は1つの号につき一人1点までとします。)
 - ・公的機関等に出された意見書など
 - ・写真(解説つきで)やイラスト
 - ・「私のイチおし」(おすすめの本や場所など)
 - ・会・会員に関連する報道、投稿記事(新聞、雑誌など)
 - ・調査研究報告などの長文もご紹介いたします。ご相談ください。

- 原稿は特別な事情のある場合以外は返却いたしません。
- ★原稿についてお願い
 - ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
 - ・パソコンあるいはワープロ入力可能な方は、電子メールかフロッピーディスク(Windows・MS-DOSのWordファイル)でお願いします。電子メールの場合、ファイル添付が助かります。
 - ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
 - ・タイトルを必ずつけてください。
 - ・文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。編集担当者への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
 - ・省略した単語や難解な単語は避け、専門的な用語にはひとこと説明を添えてください。
 - ・写真つきの場合、写真の説明文を原稿の最後に入れてください。

版下作成: 梅沢博 印刷・製本: 日本グラフ 力丸芳文