

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kstn@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会

代表：杉田正明

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：林裕之・杉田正明

郵便振替口座：00140-7-39161

年会費：1口2,000円 複数口歓迎

59

2010年3月31日発行

(年4回発行)

一部400円(送料含)



自転車産業振興協会が実施している「パレスサイクリング」。原則毎週日曜日に東京駅と皇居の間を通る内堀通りの一部が自動車通行止めになり、自転車の無料貸出も実施されています。

クルマがなくなったことで空気もきれいになり、自転車に乗る人はもちろん、歩く人にも安全・快適な空間が生まれます。(撮影 井坂洋士さん)

会のめざすもの

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

★表紙用の写真を募集しています★

目次

会の活動報告

- 「環境・交通・まちづくり市民フォーラム2009」にパ
ネル参加(杉田正明) 2
- 「公共交通への緊急アピール」に関するご報告
(清水真哉) 5

論文等寄稿

- 自治体バスの運行事例と地方分権論に関する
問題提起(塚本 敬) 7
- 高速道路の無料化と暫定税率廃止の不合理性と
代替案(阿部 等) 9
- 富山市の「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」
～「第4回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会
in東京」基調講演より～(井坂洋士) 12

投稿

- 途上国側が納得しない理由は身近に(小林和彦) 16

- じゃあ自転車はどう走るか(1)(富田悦哉) 17
- スタントマン実演つき自転車安全教室について
(足立礼子) 21
- 富山市のセントラムを試乗しました(小松敏郎) 22
- クルマ社会の中の日々(木村孝子) 24
- 駅伝送り(その2)(神田 厚) 25
- ハローワークで始める脱クルマ(3)「運転されない
ように電気自動車を作る」(鈴木浩司) 26

案内

- おすすめ書籍の案内(前田敏章) 28
- 総会と講演会のお知らせ 28

メッセージほか

- 代表・事務局・会計よりほか 29
- 投稿規定/案内板 32

2008年に引き続き本年(2009年)も「環境・交通・まちづくり市民フォーラム」が11月8日に開催されました。このフォーラムを主催したのは「環境・交通・まちづくり市民フォーラム」実行委員会ですが、東京大気汚染裁判和解後、原告団弁護団を含む支援組織が移行して組織された「東京あおぞら連絡会」が中心となっています。

当会の会員でもある「環境NGOエコ・クリエーターズ・クラブ」の鈴木一之さんや塚本敬さんが当日の司会をされました。また今年も、当会会員でもある「持続可能な地域交通を考える会」の井坂洋士さんと、同じく当会会員でもある「全国交通事故遺族の会」の佐藤清志さんが、

それぞれの団体を代表して他の団体とともに7分間プレゼンテーションを行いました。

クルマ社会を問い直す会に対しては、昨年15分間のプレゼンテーションの要請があり、私がそれに対応しました。会報54号にその報告を掲載しています。今年も当会に対してはパネル参加の呼びかけがありましたので、私が代表してパネルを作り参加しました。パネルの内容は昨年私が行ったプレゼンテーションとおおむね同じ内容としました。会の正式な見解ではありませんが、世話人である杉田の見解ということで掲示させていただきました。

掲示した内容を以下に記します。

クルマがもたらすマイナス影響にどう対処すべきか

世話人 杉田正明

I. クルマがもたらすマイナス影響は色々あります

●主なマイナス影響にはこんなものがあります。

1. 交通事故による死傷被害
2. 排気ガスによる喘息など呼吸器疾患被害
3. 沿道への騒音被害
4. CO₂排出による温暖化→気候変動→それによる被害
5. 道路の混雑・渋滞を発生させることによる損失
6. 道路建設による緑・自然・生態系の破壊
7. 道路建設による居住基盤の破壊
8. 道路建設・維持管理への一般財源の投入による他の支出機会の喪失
9. クルマへの需要シフトによる公共交通への需要減少→公共交通サービスの低下→交通弱者の交通利便性の低下
10. クルマ対応型商店などの郊外立地による中心市街地の商店街への需要減退→中心市街地のサービス低下・衰退→中心市街地近隣居住交通弱者の買い物等利便性の低下

- このうち9と10は市場の需要変化を通じてもたらされ、市場における競争の結果として生じるもので、市場経済下においては“効率性”の観点からは政策介入を必要としないとされます。しかし、“公平性”の観点から政策介入を必要とすると考えます。

- 1から5はクルマ利用者がクルマ利用を通じて自分以外の他者に及ぼすマイナス影響です。6から8はクルマが走る基盤である道路建設等を通じてクルマが他者に及ぼすマイナス影響です。

- 1から8については、一部に、クルマ利用者がマイナス影響を被るものに対して補償する場合がありますが、部分的な補償にとどまることも多く、補償なしにマイナス影響を与えているケースが広範に生じています。

以下、ここでは、1から8のマイナス影響を念頭に述べます。

Ⅱ. マイナス影響に対しては、規制と課税と補償の3点セットで対処すべきです

- クルマがもたらすマイナス影響に対しては、まず、クルマ利用者そして道路建設者に対して、発生するマイナス影響を小さくするように強いる規制をかけるべきです。
- 次いで、規制をかけても尚マイナス影響が残る場合、そのマイナス影響を金額評価して、クルマ利用者および道路建設者に対して、当該金額だけ課税すべきです。
- こうした規制および課税によってマイナス影響は減るはずですが、そうした対策を講じても尚残るマイナス影響については、マイナス影響を被る者に対して、課税によって得られた税 (= マイナス影響の総額)を財源として、マイナス影響額に応じて補償金を支払うべきです。
- クルマがもたらすマイナス影響に対しては、このように、①発生を抑制する規制、②発生に応じた課税、③規制しても課税しても尚残るマイナス影響に応じた課税金による補償、これら3つをセットで実施すべきです。

Ⅲ. 規制の面では、あらたに交通事故防止のための安全性能基準の導入を行うべきです

- クルマに対しては現在、排ガス規制、騒音規制、そして乗員保護のための装備規制、燃費規制などが行われています。
- 排気ガスによる喘息など呼吸器疾患被害を無くしていくためには、原因物質であるディーゼル排気微粒子の排出規制を行わねばなりません。先日(2009.9)、そのためのPM2.5の環境基準が環境省において決められましたが、さらにこれに基づきクルマからのPM2.5の排出基準を制定しなければなりません。
- 交通事故による死傷被害を無くしていくためには、事故を起こさないクルマの生産を強いる安全性能の規制を行わねばなりません。クルマが持つべき機能として少なくとも次の4つ機能を装備すべきであるとし、それを担保する具体的な安全性能基準を制定すべきです。4つとは、①衝突予防機能、②制限速度遵守機能、③信号遵守機能、④酒酔い運転防止機能です。
- 温暖化防止のため、クルマからのCO₂排出規制も行うべきですが、ただしこれについては川上

における化石燃料の数量規制(排出権のオークション販売による)が効果的かつ効率的なので、そちらで代替すべきです。

- 道路建設による緑・自然・生態系の破壊については、その価値の社会的評価が容易でないことから、また既存のコミュニティや居住環境への愛着等の破壊を含む居住基盤の破壊についても、その価値の社会的評価が難しいことから、無視あるいは低評価される傾向にありました。これらについても規制に向けての基準作りに取り組むべきです。

IV. 現状ではガソリン1リットル当たり270円程度上乗せ課税すべきことを示唆する推計が出ています

- クルマのもたらすマイナス影響の金額評価を行った作業は、日本では少ないですが、代表的なものとしては「日本における自動車交通の外部費用の概算」兒山真也・岸本充生(運輸政策研究2001Summer)と「道路特定財源制度の経済分析」主査・金本良嗣(2007.8)を挙げることができます。以下前者を兒山・岸本推計、後者を金本推計と呼ぶこととします。
- 兒山・岸本推計は始めに上げたマイナス影響の項目のうち、1、2、3、4、5、8について推計しています。金本推計は1、2、4、5、8(の一部)と「海外への原油依存」という項目について推計しています。
- それぞれの推計方法については議論すべき点が少ないですが、総合的により妥当性が高いと判断できる兒山・岸本推計によって結論だけ見てみますと、乗用車の場合、中位推計で、1km走るとに29円のマイナス影響が出ているとのこと。ガソリン1リットルで乗用車が9.4km走行できると想定すると、ガソリン1リットル当たり乗用車は273円のマイナス影響を出していることとなります。同様に大型トラックについては、中位推計で、1km走るとに132円のマイナス影響が出ているとのこと。軽油1リットルで大型トラックが3.67km走行できると想定すると、軽油1リットル当たり大型トラックは484円のマイナス影響を出していることとなります。
- 推計されていない6、7の項目を含めて、改めてより合理的で社会的認知の得られる推計作業を行うべきです。
それにもとづき課税を行うべきです。
その場合規制が現在のままで強化されておらず、かつ、活動路特定財源の一般財源化がなされていない状態を想定するならば、ガソリンについて上記の273円程度が上乗せ課税されるべき目安となります。また軽油について上記484円が上乗せ課税されるべき目安となります。
- 道路投資額を引き下げないで道路特定財源を一般財源にした場合、マイナス影響の8の項目は一般財源化した分だけ増大する関係にあります。
クルマのマイナス影響全体に対する課税の枠組みを整え、その中で道路財源の問題を整合性ある形で位置づけるべきでした。

「公共交通への緊急アピール」に関する ご報告

清水真哉(世話人)

全国路面電車ネットワークでは、民主党の交通政策に懸念を抱き、日本全国で活動する交通関連の市民団体に呼び掛け、国土交通大臣宛てに緊急アピールを提出しました。

クルマ社会を問い直す会としてもこのアピールに賛同し、名を連ねましたので、会員の皆様にご報告いたします。

◎緊急アピールの概要

新政権の登場により「交通基本法」制定の動きや地球温暖化対策の大胆な数値目標の設定など、公共交通を福祉の一部と考える諸施策が取り上げられるようになり、われわれの活動の視点からは大いに多とするところです。

しかしながら一方、高速道路の無料化やガソリンの暫定税率の撤廃など、地方の公共交通を壊滅に追い込むことが確実と思われる政策の導

入が図られているやに思われます。

このような事態を危惧し全国路面電車ネットワーク運営委員長岡将男を代表名として「公共交通への緊急アピール」を出すことにしたいと考えます。

「公共交通への緊急アピール」文案は下記のかたがたの協議により作成されました。

・岡将男・宇都宮浄人・北村秀哉・上岡直見・松原光也(敬称略・順不同)

なお、「公共交通への緊急アピール」は、国土交通大臣宛てとして、マスコミには「このような要請を送付しました」という発表にします。

全国路面電車ネットワーク

事務局長 内田敬之

ホームページ <http://www.areev.org>

平成21年12月5日

「公共交通への緊急アピール」

全国路面電車ネットワーク
運営委員長 岡将男

新政権ができて2カ月余り、我々も切望していた「交通基本法」制定の動きや地球温暖化対策の大胆な数値目標の設定など、公共交通を福祉の一部と考える発想が出てきたとも思えます。

しかし一方で、高速道路の無料化やガソリンの暫定税率の撤廃は、地方の公共交通を壊滅に追い込むことが確実になってきました。(料金1000円でも影響多大)

さらに今回の事業仕分では、情報公開等の手法は一定の評価ができるものの、地方の公共交通については拙速な検討と思われる議論が多く、やっと存続している地方の公共交通の維持を困

難に追い込むものです。

これからは「公共交通」を論じるだけでなく、自動車や道路、自転車を含めた「公共の交通」を論じることが必要です。そこで我々はこの際、交通基本法制定と様々な対策をセットで導入し、真に人と環境にやさしい交通の実現を要望したいと思います。

なお、この要請は以下の理由によります。

1. 日本で発生する温暖化ガスの25%の削減のための公共交通の拡充には、個別事業の独立採算

の範囲を超えて、国と地方が一体となって取り組む必要があり、このためには国民の移動の権利を明記した「交通基本法」の制定が不可欠であること。

2. 日常生活を送るうえで高齢者でも自家用乗用車に頼らざるを得ない人、自動車の運転ができず公共交通が必要な層が拡大しています。ライフラインとしての住民の足の確保が死活問題であり、公共交通連合を構築して、公的資金による体系的な交通のシステム造りが必要であること。

3. 現在民主党がマニフェストで掲げている高速道路無料化は、公共交通そのものの衰退を招くとの危惧を持つ人が多いことも事実です。「交通基本法」との関係では、高速道路料金をロードプライシングのツールとして使って交通インフラを整備するという方法がベターではないかと考えます。

4. 公共交通政策と道路政策、自動車政策をセットで行える「公共の交通」政策ミックスの確立と財源の確保(交通関連、福祉関連財源の再配分や環境対策との融合など)が必要であること。公共交通の利用促進と土地利用の集約化によって、渋滞削減や地方財政の効率化、環境負荷の削減を図ります。

我々は「人と環境にやさしい社会」の実現に向けて、地方自治体および国の政策に対して積極的に議論に参加し、情報発信や公共交通の利用促進に努めていきます。

以上

アピールに賛同の団体のリスト

★全国路面電車ネットワークに加盟している団体

[a. 北海道・東北地域]

札幌 LRTさっぽろ

札幌 札幌LRTの会

函館 函館のチンチン電車をはしらせよう会

仙台 仙台高速市電研究会

[b. 関東・京浜地域]

埼玉 さいたま市の環境と公共交通システム研究会

宇都宮 雷都レールとちぎ

東京 NPO法人 全国鉄道利用者会議

東京 持続可能社会研究会

東京 日本路面電車同好会

東京 (株)ライトレール

東京 世田谷線サポーターズクラブ

東京 池袋の路面電車とまちづくりの会

東京 台東まちづくりハートタウンクラブ

横浜 NPO法人 エコエネ交通システム推進協会

横浜 横浜にLRTを走らせる会

川崎 交通ビジネス研究会

町田 町田市公共交通まちづくり推進市民協議会

町田 まちだ路面電車の会

[c. 北陸・中部地域]

金沢 明日の金沢の交通を考える市民会議

金沢 金沢の都市と交通を考える会

高岡 路面電車と都市の未来を考える会・高岡(RACDA高岡)

石川 ヘリテージ・オブ・レイル北陸

福井 Rail-Consensus 地域鉄道問題研究所

静岡 静岡にもLRTを走らせる会

静岡 LRTで結ぶ会(清水)

浜松 浜松都市環境フォーラム

豊橋 とよはし市電を愛する会

三重 ASITA(北勢線)

[d. 関西・中四国・九州地域]

京都 京のアジェンダ21フォーラム

大阪 都市創生交通ネットワーク@関西(KOALA)

岡山 路面電車と都市の未来を考える会(RACDA)

高知 土佐電鉄の電車とまちを愛する会

広島 路面電車を考える会

広島 路面電車を考える館

高松 「ぐるっと高松」公共交通を育てる会

長崎 長崎路面電車の会

長崎 長崎交通まちづくり研究会

★全国路面電車ネットワークに未加盟のアピール

ル賛同団体	
日立	ひたち未来研究会
栃木	とちの環県民会議
埼玉	NPO法人さいたま都市まちづくり協議会
東京	環境NGO エコ・クリエイターズ・クラブ
東京	都電網研究会
東京	練馬まちづくりの会
東京	クルマ社会を問い直す会
東京	NPO法人まちづくり協会
東京	環境・持続社会研究センター
川崎	環境市民
川崎	持続可能な地域交通を考える会
新潟	新潟の新公共交通をつくる市民の会
新潟	にいがた環境交通研究会
富山	公共交通とやま市民応援団
高岡	万葉線を愛する会
金沢	金沢・LRTと暮らしを考える会
岐阜	関・路面電車の会
滋賀	「地球に謙虚に運動」
京都	NPO法人 KIESS

枚方	枚方・LRT推進会
和歌山	わかやまの交通まちづくりを進める会
松江	NPO法人プロジェクトゆうあい
高松	まちづくり研究会
熊本	熊本都市交通会議

「全国路面電車ネットワーク」について

2003年、人と環境にやさしいLRTなどの公共交通整備を目指して結成。ネットワークメンバーは、地方鉄道存続やバスマップ製作など各地で連携して活動。和歌山電鉄などの存続に成功。2004年設立の国会・LRT推進議員連盟(現・新交通システム推進議連)と連携し「LRT法」を研究、「地域公共交通活性化再生法」制定につながる。2006年からは「人と環境にやさしい交通を考える全国大会」の開催を主体的に推進、宇都宮、京都、横浜、東京と開催。「交通基本法」の研究会を開催。

■ 論文等寄稿 ■

塚本 敬

自治体バスの運行事例と地方分権論に関する問題提起

はじめに

地方自治体が、地域交通のコントローラーとなるべきであるとする議論が展開されている⁽¹⁾。筆者も、結論においてこの考え方に賛同するものである。しかしながら、今日の地方自治体の財政は、地方へいくほど、また規模が小さくなるほど、困難の度を深めている。この小論では、埼玉県の小規模自治体が運営するいくつかの自治体バスの現状を取り上げながら、小規模自治体の困難な財政状況を分析、さらに、この数年間行われてきた「地方分権改革」が、小規模自治体にどのような結果をもたらしたのかを見ていく。さらに、今後展開されてく「地方分権論」への留意点について考えてみたい。

1. 自治体バスの運行事例(埼玉県秩父地方)

(1) 皆野町

1979年、民間バスの廃止代替路線としてスタート。利用客は減少傾向にあったが、2007年に長生荘(老人福祉センター)まで路線を延長、皆野高校通学生の利用も可能になったために、利用客が増加している。

(2) 小鹿野町

旧小鹿野町と両神村がそれぞれ運行していた自治体バスで路線が構成されている。バス路線は、西武秩父駅から小鹿野町役場を経て上野沢、三峰口駅と旧両神村役場などを結ぶ路線が設定されている。西武秩父駅へ乗り入れる路線は、これまで、既存の路線バスとの競合を避けるため、秩父市内、西武秩父駅付近で停留所の設置に制

約があったが、ルート変更と秩父市街地での停留所増加で利用客が増加した。

(3) 東秩父村

東秩父村の村営バスは、廃止代替ではなく、公共交通空白地域の足として1973年から運行されている。登山ブームもあり、ハイキング大会なども開かれるが、年間を通じたバス利用客の増加にまでは至っていない。

(4) 自治体バスの財政負担

自治体運行バスの年間予算は、一自治体あたり2,000万円～4,000万円ほどである。各自治体とも一般会計予算額の0.5～1%程度をバス事業運営に支出している。大都市部の自治体に比べ、その負担は重い。自治体バスの担当者は、1～2名のところがほとんどであり、その担当者も、他の業務との兼務で行っているのが実態である。

表1. バス乗車人員の推移

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
皆野町	43,707	49,809	50,850
小鹿野町	58,708	56,875	60,781
東秩父村	15,059	13,821	12,202

単位 人/年 各自治体資料より

表2. 一般会計予算に対するバス運行事業費比率

	小鹿野町	皆野町	東秩父村	武蔵野市
一般会計予算(千円)	5,852,000	4,213,000	1,666,543	55,280,000
バス運行事業費(千円)	39,863	35,617	30,000	73,802
比率(%)	0.7	0.8	1.8	0.1

平成20年度 各自治体当初予算より

表3. 地方税の推移

	平成10～12年度	平成17～19年度	比率
武蔵野市	35,467,151	37,118,611	1.05
府中市	43,755,409	46,782,987	1.07
調布市	40,116,956	41,629,038	1.04
皆野町	1,163,293	1,123,816	0.97
東秩父村	297,215	293,710	0.99
小鹿野町	1,401,764	1,326,694	0.95

単位 千円 各年度市町村決算状況調より

2. 地方分権に関する若干の考察

(1) 地方分権改革はバラ色か

「地域のことは地域で決める」は、だれしもが賛同できるスローガンであるが、地方分権・地域主権が実現できる財政等の前提条件は確保されているのだろうか。前提条件なしの「地域主権論」になってはいいのだろうか。

(2) 財源移譲問題の現実

国の財源を地方に移すといわれているが、実際には、財源を国から地方に渡すだけでは不十分である。人口1万人未満の自治体では、財源移譲の効果はほとんどない。この間の地方分権で、国税である所得税5%分が地方税(県税・市町村税)に振り替えられたが、今回、自治体バス運行自治体として取り上げた町村では、財源移譲があったにもかかわらず、地方税額は減少している。(表3)。

(3) 地方交付税縮減論

地方交付税とは、地域間の税源の不均衡を調整し、すべての自治体が一定水準の行政サービスを提供できるようにするために、国から交付される交付金である。

この地方交付税について、小泉内閣時代では「地方交付税への依存の引き下げ」「地方交付税総額を抑制し、財源保障機能を縮小していく」(2003 骨太方針 経済財政諮問会議)とされ、実際に2001年度から2006年度までの5年間で、4兆円もの地方交付税が削減されたのであった。

民主党政権は、地方交付税に関してどのようなスタンスをとっているのだろうか。民主党政権は、「地域主権を一丁目一番地」と位置づけ重視しているが、地方財政に関して必ずしも「暖かい」とは言い切れない。2009年11月、世間の注目を集めた「事業仕分け」に「地方交付税」が提起されたのである。これは、一般会計予算の約20%を占める地方交付税を削減しようと企む、財務省側の思惑が強く作用したものとされている⁽²⁾。事業仕分けでは、「総額には無駄が含ま

れている、検証して見直すべき」といった地方交付税削減論が交わされている。先に記述したように、税の国から地方への税源移譲だけでは、人口も少なく、企業立地もほとんどない地域では、地方税収は、どうあがいても増えようがないのである。地方自治体の財源としては、地方交付税の拡充こそが不可欠である。

(4) 自治体の人員体制

2005年6月21日の閣議決定では、地方公務員を5年間で、4.6%以上削減することとされている。すでに地方自治体では相当の職員削減が行われている。小規模自治体では、バスの担当者が戸籍窓口などの他の業務と兼務している状況にある。「公務員たたき」を背景にした公務員定数削減が行われた結果、自治体の現場では、必要な仕事がこなせない状況も生じている。

(5) まとめ

自治体が交通のトータルプロデューサーに…といわれるが、地方自治体とりわけ小規模自治体では困難な現実がある。予算も不十分、人的な余裕もない。地方分権改革も、スローガンの

みが先行し、財源や人員体制において、あるべき姿で進んでいるとは言い難い。

脱クルマの視点からは、地域交通の充実(路線バス、コミュニティバス等)が欠かせない。これらのバス事業展開には、財源が欠かせない。脱クルマの視点からも、地方自治体の財源の確保、とりわけ地方税収の期待できない中山間部の小規模自治体には、地方交付税の拡充が不可欠である。今後展開される「地方分権改革」の財源対策についても、「財源なき地方分権」とならないよう、有権者として厳しく見守っていくことが必要である。

- 1 土居靖範 『交通政策の未来戦略』文理閣
- 2 NHK時事公論 「事業仕分け、何が見えたか」
2009年11月18日

参考文献

池宮城秀正「弱小町村の財政を保障する交付税改革を」『都市問題』2007年、第98巻第2号
(東京都中野区在住)

高速道路の無料化と暫定税率廃止の不合理性と代替案

はじめに

昨年の総選挙で政権与党となった民主党は、マニフェストに記載された高速道路無料化と暫定税率廃止(以下、「両施策」と言う)の実施に向けた検討を進めた。不況による全般的な税収の落ち込みを受け、平成22年度は、暫定税率廃止は実質的に実施されなくなったものの、高速道路無料化は1000億円規模の社会実験が実施される予定である。

両施策は、「人と環境にやさしい交通」の実現に対して逆行した施策との評価が各所でされている。本稿では、両施策の不合理性と代替案を整理する。

1. 民主党のマニフェスト

両施策に関して、以下のように記載されている。

(1) 高速道路無料化

高速道路を原則無料化して地域経済の活性化を図る。

【政策目的】

- 流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる。
- 産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する。
- 高速道路の出入り口を増設し、今ある社会資本を有効に使用して、渋滞などの経済的損失を軽減する。

【具体策】

- 割引率の順次拡大などの社会実験を実施し、そ

の影響を確認しながら、高速道路を無料化していく。

【所要額】

1.3兆円程度

(2) 暫定税率廃止

目的を失った自動車関連諸税の暫定税率は廃止する。

【政策目的】

○課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復する。

○2.5兆円の減税を実施し、国民生活を守る。特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減する。

【具体策】

○ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2.5兆円の減税を実施する。

○将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税(仮称)」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。

【所要額】

2.5兆円程度

2. 高速道路1000円施策の結果

自民党政権が緊急経済対策として平成21年3月から実施した高速道路1000円施策は様々な弊害をもたらし、両施策の先行社会実験とも位置付けられる。

(1) 激しい道路渋滞

高速道路の渋滞が、例えばGWは前年の216回から420回、お盆期間は307回から482回へと大幅に増加¹⁾した。渋滞長も伸び、それによる時間損失は計り知れない。インターチェンジ周辺一般道の渋滞による生活破壊も起きている。

(2) 環境負荷の増大

人の移動と物の運搬とも、環境負荷の軽い鉄道・高速バス・航路から自動車へ大量にシフトし、環境負荷が増大している。土休日の高速料金引下げに伴うCO₂排出増加量は204万t/年と試算²⁾されている。これは、貨物を含まず、高速道路の渋滞による排出増加も加味しておらず、現実より低めの試算であり、しかも週2日程度の実

施の結果である。それですら、旅客・貨物合わせた鉄道全体のCO₂排出量826万t/年(平成19年実績)¹⁾の約4分の1に達する。

(3) 公共交通機関の経営への影響

鉄道・高速バス・航路は利用者・売上げとも大幅に減り、経営へ大きな打撃を受けている。例えばJR四国は、平成19年度の年収260億円に対し21年度は32億円落込むと予測し、うち18億円が景気悪化・新型インフルエンザ等の影響、14億円が高速道路1000円施策の影響と試算²⁾している。また、瀬戸内海を中心にフェリー会社が大きな影響を受け、倒産した会社まである。

(4) 地域の足の衰退と財政負担

バス会社の多くは、高速バスでの収益を地域の路線バスへ投じて維持しており、高速バスの経営悪化は地域の生活の足の切捨てにもつながる。それを避けるために自治体は財政支援せざるを得ず、航路では、財政支援して路線を維持している自治体もある。

3. 高速道路無料化

(1) 民主党マニフェストに盛り込まれた経緯

民主党が平成15年のマニフェストから盛り込んでいる高速道路無料化の発案者は、経済評論家の山崎養世氏である。「日本列島快走論」と称して多数の著作・論文を発表し、高速道路無料化は行き詰った日本経済・社会を再生へ導く³⁾としている。

(2) 高速道路無料化で予測されること

2. で述べた4項目がより激しく起きよう。一方、地域が活性化するとは言っても、高速道路沿いが主体で、自動車アクセスに向かない旧市街地や駅周辺はむしろ寂れ、公平性を欠く。

また、物流コストが下がるとは言っても、社会全体のコストではなく自動車利用者のコスト負担が減るのであって、自動車の非利用者から利用者へ所得移転し、自動車利用を奨励することを意味する。

4. ガソリン税の暫定税率廃止

(1) 過去50年間の道路投資の資金の流れ

昭和33～平成19年度の高速道路等を除く道路投資は、国165兆円と地方105兆円の合わせて270兆

円である。旧道路特定財源は155兆円、総投資の60%弱しか賄っておらず、残りは一般財源が投入されてきた。一般財源の投入比率は地方が高く、国の予算だけを見ると気付かない⁴⁾。

つまり、自動車ユーザーは便益の60%弱しか費用負担しておらず、“暫定的に”税率を高くしているというのは事実と反する。冷静に見るなら、50年間、自動車関係諸税を不合理に低く抑え、国を挙げて自動車利用を奨励してきたのだ。

(2) 暫定税率廃止で予測されること

高速道路無料化と同様の弊害を助長しよう。さらに、長距離ばかりでなく短距離の移動にまで影響を与え、地域の公共交通を疲弊させる。山崎氏は、高速道路無料化を賄う財源として道路特定財源の充当を提案しており、両施策を同時に実施することは自己矛盾している。

5. 両施策に代わる代替案

(1) 道路利用の受益者負担

社会の効率的資源配分を実現するには、受益と負担を一致させ需要と供給を適正化することが肝要だ。道路特定財源制度がムダな道路作りの諸悪の根源のように論評されるが、入りと出を適切に司れば、本来は有効な制度のはずだ。

そこで、両施策は実施せず、道路整備への一般財源の投入をやめて受益と負担を一致させることを提案する。そして、自動車関係諸税と高速道路料金により集められる金額(=市場のサイン)を道路投資の上限とし、ムダな道路作りを止める。

(2) 交通機関間の役割分担の調整

道路特定財源の一般財源化と高速道路無料化は、道路投資の判断と、それにより大きな影響を受ける交通機関間の役割分担を、市場機構でなく政治・行政に任せることを意味する。政治家と官僚が全知全能なら理想郷が実現するが、現実異なる。

そこで、自動車ユーザーは受益に応じた費用を負担(税金または道路料金)し、異なる交通機関に公平な競争環境で便利さを競わせ、望ましい役割分担を実現することを提案する。

市場機構のみで理想状況になるとは言わない。公共交通の不便な地方が、都市より交通に関し

て重い負担とならないよう、都市から地方への所得移転の仕組みは欠かせない。また、自動車の費用負担を適正化すれば自動車の利用は減り、関連産業へ大きな影響が及ぶ。いずれへの対処も政府の出番だ。

(3) 社会秩序の維持と高速道路の有効活用

フェリー会社が税金による民業圧迫により破綻し、多くの労働者が職を失った。日本を繁栄に導いた自由主義競争社会の根幹を揺るがす事態だ。もし公平な競争環境で敗れたなら、市場から退場してもらうのが社会の発展につながるが、高速道路1000円施策での敗者は、そうではなく犠牲者だ。

両施策は実施せず、犠牲者の増大、社会秩序の崩壊、高速道路の機能喪失、環境負荷の増大、地域交通の衰退を防ぐべきだ。

一方、地方のガラ空きの高速道路へ一般道から転換させる施策と、ETCを活用した低コストな出入口の増設は有効であり、実施すべきだ。

おわりに

世論調査で明らかなように、多くの国民は、自民党の高速道路1000円施策と民主党の両施策のバラマキ合戦を冷ややかに見ている。国民は、過剰サービスや見かけの低負担ではなく、持続可能な仕組みを求めている。

過激な書き方をしたが、民主党政権へのエールと受止めて欲しい。高速道路1000円施策は、市場機構の活用を放棄した施策が社会へ弊害をもたらすことを十分に証明した。これを機に、道路利用の費用負担と交通機関間の役割分担の調整に関して、合理的な仕組みが導入されることを強く望む。

参考文献等

- 1) 「高速道路料金引き下げに関する研究会」報告、運輸と経済2009-11
- 2) 高速道路料金施策の影響、半井真司、運輸と経済2009-11
- 3) <http://www.yamazaki-online.jp>
- 4) 道路手帳2007、道路整備促進期成同盟会全国協議会 等から計算

(東京都大田区在住)

富山市の「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」 ～「第4回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」 基調講演より～

1. 人と環境にやさしいまちづくり

多くの人々が「人と環境にやさしい」生活が必要と考え、それに向けた様々な社会実験が全国各地で行われている。具体的には、昨年度は温室効果ガス排出量削減の中期目標(1990年比2020年まで)で25%削減を掲げた政権が国内外で支持され、また自転車の活用に関する社会実験が各地で行われるなど、交通分野での環境対策に関心が高まっており、「クルマ優先でなく人優先の社会へ」を合い言葉に活動している私たちと共鳴するものだ。

交通分野で「人と環境にやさしいまちづくり」といえば、従来のクルマ依存を改め、歩行者、自転車や公共交通の利用者が不自由なく安全・快適に生活できるようにすることだ。こうした事例は欧米を見れば今や枚挙に暇が無いほどだし、圧倒的多数の私たち日本人が望んでいることでもある^(※1)が、そうした社会の要請とは裏腹に、残念ながら国内ではなかなか実例が出てきていない。

そうした中、国内で唯一と言ってもいいだろう、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを進め、結果を出すに至っている富山市でその陣頭指揮を執る森雅志市長が、2009年12月5日に開催された「第4回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」^(※2)での基調講演の講師に招聘された。森市長は、元々は「人と環境にやさしい」ことが動機ではなかったのに「結果オーライ」だと前置きされていたものの、その講演からはまさに人と環境にやさしいまちづくりが実践され、結果を出されている様子が伝わってきた。本稿では、森市長の講演内容をもとに、筆者なりに理解した「人と環境にやさしいまちづくり」の要点を報告したい。

2. 富山市が取り組む3本の柱

富山市の取り組みには「公共交通の活性化」「公共交通沿線地区への居住を緩やかに進める」「中心市街地を魅力のあるものにしていく」という3本の柱があり、それぞれ数値目標を掲げて取り組んでいるという。

公共交通の活性化



写真1 富山ライトレール 終点・岩瀬浜駅

この中で最も知られているのは公共交通そのものの活性化で、「富山ライトレール」はその代表例だ。これは、JR富山駅への北陸新幹線の乗り入れに伴い高架化工事が行われており、この工事の邪魔になった不採算のJR富山港線の廃止が検討されたことを受けて富山市が主導し、富山駅からの1.1kmを道路上に付け替えた上で、残りは既存の鉄道敷を活かして次世代路面電車(LRT)として再開業させたものだ。

このライトレールが人気を博した。不採算の鉄道を廃止しバスに転換すると利用者は半減またはそれ以下になると言われている^(※3)が、富山市では鉄道を軌道(次世代路面電車、LRT)で代替した上で、利便性を高める工夫がされている。その一例としてライトレールと路線バスとの接続駅は同じホームで乗り換えができるようになっており(写真1)、もちろんダイヤも接続してい

るので、このようにバスと電車が並ぶ姿が普通に見られる。

こうした取り組みの結果、利用者は鉄道時代と比べて平日で2.1倍になったという。休日には観光客の利用も多いそうだが、平日の増加分は主に自家用車やバスから移ってきた人と、日中時間の高齢者であり、前者は環境対策として評価できるし、後者は50代60代70代の人たちが外出するようになり、「日中ニコニコと本当に笑顔でおばあちゃん達が乗っている姿を見ることができ」るのだという。全国的に超高齢化時代への対応が叫ばれる中、年を重ねても元気に生活できるまちづくりに公共交通が果たす役割が大きいと言えそうだ。

もっとも、富山ライトレールが走るのは市内の一部地域でしかないが、富山市ではこれに満足することなく、市内全域で公共交通活性化に取り組んでいる(図2)。富山駅を中心に各方面へ運行されている路線バスを利用しやすくする、JR高山本線の運行頻度を高める、そして昨年12月23日には富山地方鉄道市内線の環状線「セントラム」940mを新たに開業させている(15ページ写真5)。さらに2010年春には路面電車の電停付近に貸し自転車ポートを設けてコミュニティサイクルを導入予定という。

公共交通沿線地区への居住促進

次に公共交通沿線地区への居住促進策だが、駅から500m・バス停から300mの範囲を居住推奨地域とし、ここに質のいい集合住宅を建てる人に補助金を出したり、市が借り上げて市営住宅にしたり、さらに中心市街地では家賃補助を出したりもしているようだ。

こうした取り組みの結果、これまで減り続けてきた中心市街地の人口が社会増(転出より転入が多い状況)に転じたという。社会インフラ整備や除雪、ごみ収集などの行政コストを減らせるのは言わずもがな、さらに富山市全体での住宅着工件数が減っている中でライトレールの沿線に限り1.61倍(平成16年比)に増えたという。つまり公共部門が鉄道に投資をすることで新たな外部経済を生み出し、地域の経済を活性化させたということだ。

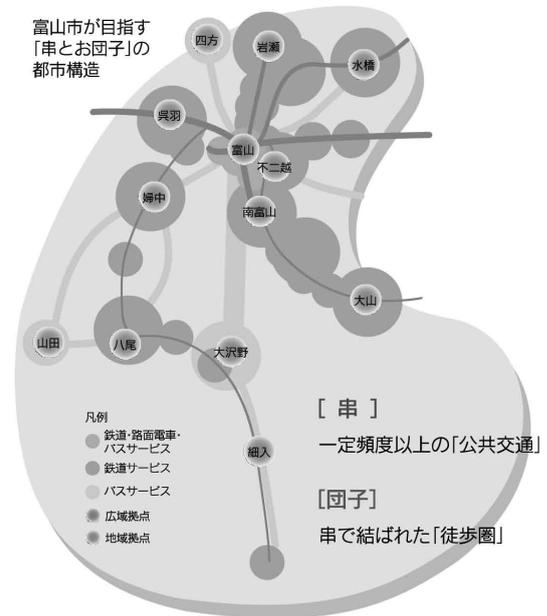


図2 公共交通を軸とした「串とお団子」のまちづくり
出典：富山市中心市街地活性化基本計画パンフレット

中心市街地の魅力を高める

そして3つめの柱が、中心市街地の魅力を高める取り組みだ。(※4)

富山市では、拡散型のまちづくりが続いた結果、「中心部は青空駐車場と空き家だらけになり」「とても外から投資を呼び込むことはでき」ない状況になってしまったという。そこで、富山市では路面電車の利用者を平成19年からの5年間で1.3倍にし、中心商店街の来街者を同1.3倍にするという数値目標を掲げて取り組んでいる。そのために先述の路面電車の環状線化やコミュニティサイクルの導入にも取り組んでいるし、中心市街地に点在する「ゴマ塩状態の青空駐車場」を区画整理して人が集まる広場を創出し、イベントを開催するといった取り組みもしているようだ。こうした結果、現時点で中心商店街への来街者が2割ほど増えているようだ。

3. 富山市の基本認識

このような取り組みを富山市が自信を持って進めている背景には、2つの基本認識を明確に持っていることがあるようだ。

まず、人口減少時代に入ったことを直視し、変化に対応しようと取り組んでいる(図3)。

全国的に、これまでは人口増加への対応が行政課題になっていた。都市圏は拡大し、学校などの施設や道路がどんどん郊外に造られた。ところが今後は子供が減っていく。すると今必要な学校は造るものの、20~30年後には余裕が出てくることを見越した設計をせねばならない。このように設計思想そのものを大きく変えることが、行政に求められているという。

もうひとつ、どこへでも

行けて一見便利に見えるマイカーが、実は万能ではないことをきっちり認識している(※5)。

富山市が平成15年に調査したところ、全市民の約28%がクルマを自由に使いこなせないことが明らかになったという。1軒に3~4台ものマイカーがあっても不思議ではないというほどクルマが普及している富山市であっても、市民の3割はクルマを自由に使えないのだ。高齢者や未成年者で免許を持っていない人はもちろん、免許は持っても家庭に1台しか無いクルマをご主人が会社に乗っていった後は、奥さんは公共交通で暮らすしかない。それが「クルマ社会」の実情であり、しかもクルマが普及するほど公共交通は衰退するから、そういう人たちの移動を保障する行政コストも生じるのだ。

4. 私たちも他人事では済まされない

富山市の政策はクルマ社会の反省から生まれた

日本の多くの自治体は、道路を造ることにはとても熱心だが、歩いて暮らせるまちづくりや、乗り物のことまでは考えていなかった。しかし、いくら道路ができて乗り物が無ければ移動需要は満たせない。まさに富山市はこの問題に取り組み始めたのだ。

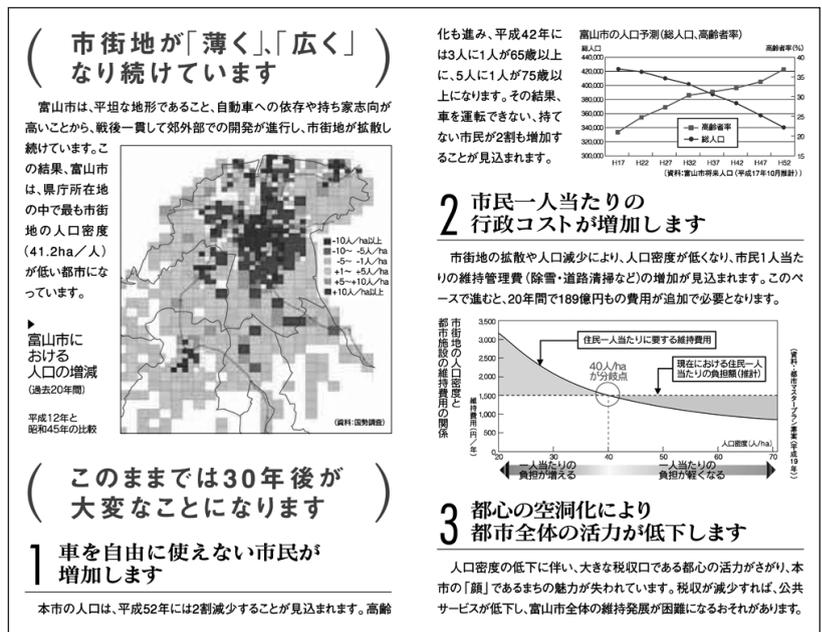


図3 「コンパクトなまちづくり」に向けた富山市の基本認識
出典：富山市中心市街地活性化基本計画パンフレット

このように先進的な取り組みがされている富山市だが、その動機は環境のためというより、新幹線の開業に伴う在来線の廃止問題に対応したことがきっかけで、将来の人口減や都市の拡散による行政コストの増大や高齢化などに対処することが主な狙いだという。そして、富山市が方針転換した理由は、「DID地区(人口集中地区)の人口密度は全国一低い」という「日本一薄っぺらなまちをつくってきた」ことによる弊害に直面したことだという。つまり、これまで「クルマを自由に使えない人には極めて住みにくい都市構造を造ってきた」ことの反省から得られた結果だと言うのだ。

これはいわゆる都市のスプロール化による問題で、問題意識としてはすでに多くの地方都市で持たれているようだが、果たして地方都市だけの問題だと考えてしまってよいのだろうか。

地方都市だけの問題ではない

日本の大都市圏は公共交通機関が発達し、自転車も利用されており、クルマが無くても何ひとつ不自由することのない、世界的に見ても極めて先進的な、恵まれた環境にあると言えるだろう。しかし、こうした恩恵を受けている私た

ち都市住民は、せつかくの「歩いて暮らせる人と環境にやさしいまち」を正当に評価できているだろうか。逆に、各地の都市行政を見ると数十年前の「都市計画道路」を今なお造り続けているし、住民も、クルマを便利にする道路建設を歓迎する向きがある。もちろん普段の生活では鉄道や路線バスを頻繁に利用しているが、私たちは鉄道や路線バスが頻繁に走りどこへでも行ける環境を、空気や水のようにあまり意識していないように感じる。しかし、空気や水が無くなったら生活できないのと同様、公共交通も無いと生活できないのだ。クルマが増えて公共交通が不便になった地方都市では困難に直面してから立ち上がったが、大都市圏の住民は今が恵まれていることとは裏腹で、クルマに頼らず誰もが公共交通を使えるまちづくりの大切さに気づいていないのかもしれない。

また、各地でクルマ中心の「再開発」が進められるに伴い、駅前商業地が縮小し、空き家こそ少ないものの「ゴマ塩状態の青空駐車場」は増えており、クルマが増えるほど中心市街地の空洞化が進んでいると感じる。たとえば筆者の住む川崎市内では、第二の商業地であった溝口駅前であつて大変賑わっていた地元資本のスーパーやパン工場などが退店した跡が青空駐車場となり(写真4)、かつて全国チェーンのスーパーがあつた場所には今やマンションが建っている。この街に数十年住む筆者が見た限り、クルマは大幅に増えた一方で、街の賑わいはさして変わらず、人口が大幅に増えている割りに商店街を歩く人は増えていない感がある。

こうした都市部では、今でこそ「都心回帰」の流れの中で人口増で辛うじて支えられてはいるものの、全国的な人口減少時代にいつまでも人口増が続くわけがない。富山市の事例は決して他人事ではなく、あらゆる都市にとって明日は我が身だと思ふべき、全国的な課題なのだと思うのだ。

今こそクルマに頼らない「人と環境にやさしい」交通・まちづくりへと転換を

私たち日本人は、クルマを最優先するまちを造ってきた。「都市計画」だとして街中に次々と



写真4 駐車場が増え、クルマが増え、人の賑わいが失われつつある溝口駅前商店街(日曜日の午後に撮影)



写真5 再開業した市内電車環状線「セントラム」(2009年12月24日撮影)

道路を通し、また車道を広く取った自動車中心の構造に「改良」してきた。かつてはそういう社会の要請もあり、行政はそれに応じてきたのかもしれないが、今や状況は一変し、人口は減り、クルマは減らすべき時代になっているにもかかわらず、何十年前に描かれた「都市計画」が今も踏襲されている。しかも、人口減少と高齢化が進むことは働き手が減ることを意味するから、今後は行政コストの問題も深刻になるだ

ろう。

しかし、森市長が薄く拡がった富山市を腕力で集約化することは無理だ(から様々な政策を打っている)と指摘されていたように、行政にできることは専ら誘導策であり、その効果が出るまでには時間がかかる。つまり 2030年、2040年、2050年に通用するまちづくりを今から行う必要があり、「コンパクトなまちづくり」は全国的な課題と言えるだろう。富山市は、行政にできる事がたくさんあることを、明確に示してくれた。

今や水や空気のように私たちの生活に欠かせない交通が、将来にわたり持続可能なものにするために、私たちは今すぐ動き出さねばならない。また交通犯罪(交通事故)や環境汚染などの問題を考えれば、自家用車に頼った生活は続けられないことが明らかだ。こうした基本認識に立ったとき、私たちは何をすべきか。

クルマ依存社会からの脱却に取り組む欧米諸国の都市では、様々な誘導策を用意して公共交通や自転車の利用を進めているが、市民に染み付いたクルマ依存の生活習慣を変えるのに苦労しているという。一方、日本の少なくない都市では今なお公共交通が充実し、私たちは鉄道やバスを利用する習慣をすでに身につけており、図らずも世界有数の先進都市になっていると言える。この特長をさらに伸ばすべく、歩く人、自

転車や電車・バスに乗る人をより安全・安心・快適にするまちづくりへと方針転換すべきではないか。奇しくも全国有数の拡散都市になってしまった富山市で起きた変化は、あらゆる都市に求められている。

※1 2009年7月に内閣府が実施した『歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査』では、「歩いて暮らせるまちづくり」に賛成の国民が実に93.0%を占めている。

※2 <http://www.yasashii-transport.net/>

※3 くりはら田園鉄道では半減以下、鹿島鉄道では6割減、名古屋鉄道谷汲線では9割減など。

※4 富山市中心市街地活性化基本計画：
<http://www7.city.toyama.toyama.jp/policy/plan/shigai/index.html>

※5 この点は意外と認識されていないようだ。たとえば神奈川県知事は筆者の質問に対し「高齢化が進むからこそマイカーだ」という発言をしていた。残念ながらこうした認識が改まらない限り、富山市のような取り組みはできないだろう。

◆写真1、5は、川崎の交通とまちづくりを考える会(K-cube)の小田部氏よりご提供いただいたものです。この場を借りて御礼申し上げます。

(神奈川県川崎市在住)

投稿

途上国側が納得しない理由は身近に

小林和彦



写真は昨年11月5日から「社会実験」として開通した山形市中心街の自転車レーンと車道の模様であるが、ご覧のとおり自転車レーンには自転車の姿はごく僅かで、車道には途切れのない車列が数珠つなぎの状態である。

地球温暖化対策のためのCOP15コペンハーゲン会議は先進諸国と途上国(二酸化炭素の最大の排出国の中国も途上国の一員を自称している)とのせめぎ合いのため膠着状態のままで終わったが、中国や途上国側は先進諸国の温室効果ガスの削減目標をアタマから信用していないようだ。

とりわけ日本の25%削減の“公約”については途

上国側だけでなく、この小生も信頼に値するものではないと確信している。その何よりの根拠がこの写真である。

地球温暖化対策のための京都会議以降10年以上も「地球環境の危機」が叫ばれ、現実には異常気象の頻発などになって目の前に現れていながら、多くの日本人は「地球温暖化なんぞどこ吹く風」とばかりにクルマを不要不急でも乗り回している姿がまさにこの写真に表れているのである。

民主党政権はようやくガソリン税などの暫定税率の撤廃は無理と判断したようだが、その理由も地球温暖化対策のためではなく、税収の確保というお粗末な理由によるものである。しかもCOP15コペンハーゲン会議のさ中だといっているのである。

写真の自転車レーンの設置の動機も似たようなもので、**自転車利用推進こそが地球温暖化抑**

制策の象徴として自転車レーンが設置されたわけではなく、**歩道を走る自転車を危険視する「自転車悪玉論」**が主たる動機のようなからである。

これでは自転車レーンを走る自転車の姿が増えるわけがない。

高校生以外の一般成人の間でも自転車の利用が激増し、クルマの姿が大幅に減った様子を世界に示さない限り途上国は納得しないであろう。レジ袋を減らしたくらいでは途上国には「先進国の二酸化炭素削減努力」が見えないのである。

とは言え、北京、上海、バンコク、コルカタ（カルカッタ）、テヘランなどのひどい交通渋滞の模様を報道番組などで見る限り、山形でのクルマによる渋滞など物の数ではないようにも思えるから、“途上国”としてCO₂削減の努力が必要であることは言うまでもない。

(山形県山形市在住)

投稿

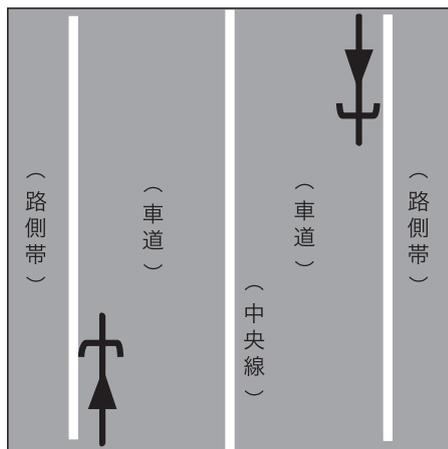
じゃあ自転車はどう走るか[1]

富田悦哉

前号で、自転車乗りの私が考えていることを概略ですが書きました。これから、自転車の走行環境について現状の問題点、どのように改善するかなどを考えていきたいと思えます。(以下で[]内は道路交通法の条項を示します。)

(1)車道左側端を通行

自転車は軽車両です [2条1項11号]。ですから車道を走行するのが原則です [17条1項]。その際は車道の左側端に寄って通行します [18条1項]。路側帯は車道ではありませんから、(図1)のように通行することになります。



(図1)車道左側端通行

- ★自転車が走るのは車道の左側端。
- ★路側帯は自転車レーンではありません。

(2)路側帯についての例外

しかし例外規定があって、「著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き」「歩行者の通行を妨げないような速度と方法で」路側帯を通行することができます〔17条の2〕。ただし路側帯でも二重白線で区切られた歩行者用路側帯については軽車両通行は認められていません。(図2)

ところが路側帯通行について誤解が横行しており、専ら路側帯を通行する自転車や、そのような傾向を助長するような道路標示が見受けら

れます。(図3)

★自転車が路側帯を通行する場合は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければなりません。

★二重白線の路側帯は、自転車は通行できません。

(3)自転車通行可の歩道

歩道は歩行者の通行のためのものです〔2条1項2号〕。自転車は通常では歩道を通行することは



(図2) 歩行者用路側帯
軽車両は通行できない



(図3) 路側帯の方に描かれた
自転車とまれ標示



(図4) 歩道の自転車通行可の標識

標識「自転車および歩行者専用」

以下の場合に使用されます

- ① 自転車歩行者専用道路の指定
- ② 普通自転車以外の車の通行止め
- ③ 普通自転車が通行できる歩行者用道路の指定
- ④ 普通自転車が歩道を通行

許されていません。しかし「道路標識等により通行することができる」とされている歩道」は通行することができます。[63条の4、1項] (図4)

この規定は1970年(昭和45年)の法改正で設けられ、1978年(昭和53年)の法改正でさらに補強されたものです。当時の事故急増への緊急措置として導入されました。しかし暫定のはずだった自転車の歩道通行は今日まで続いており、むしろ定着してしまったかのようです。

自転車通行可の歩道について一つ確認しておきたいのは、自転車はこの歩道を「通行しなければならない」のではなく「通行することができる」という点です。自転車通行可の歩道がある道路においても原則は車道左側端通行なのです。

★自転車の歩道通行はもともと緊急措置です。
★自転車通行可の歩道があっても、車道左側端を通行するのが自転車本来の走り方です。

(4) 自転車が通行できる歩道はどれか

自転車通行可の歩道は(図4)の標識が掲げられているはずですが、話はそう単純ではありません。

この標識の設置実態はたいへん雑であるとわざわざをえないのです。

まず規制の始点と終点が表示されていない場合がほとんどです。自転車通行可だと思って進行していくと、いつの間にか標識が見当たらなくなることがあります。標識を目にしてもそれが規制区間最後の標識かもしれないのです。

次に自転車通行可の指定の基準が判然としま

せん。幅1mもなく真ん中に電信柱が立っているような歩道に自転車通行可の標識が設置されていると思えば、それに隣接した幅員十分の歩道には標識が無いという例がいくつもあります。

つまり自転車運転者にとって、自分が現在いる歩道が通行可なのか不可なのか、標識も当てにならないし、道路の様子からも判断しきれないのです。

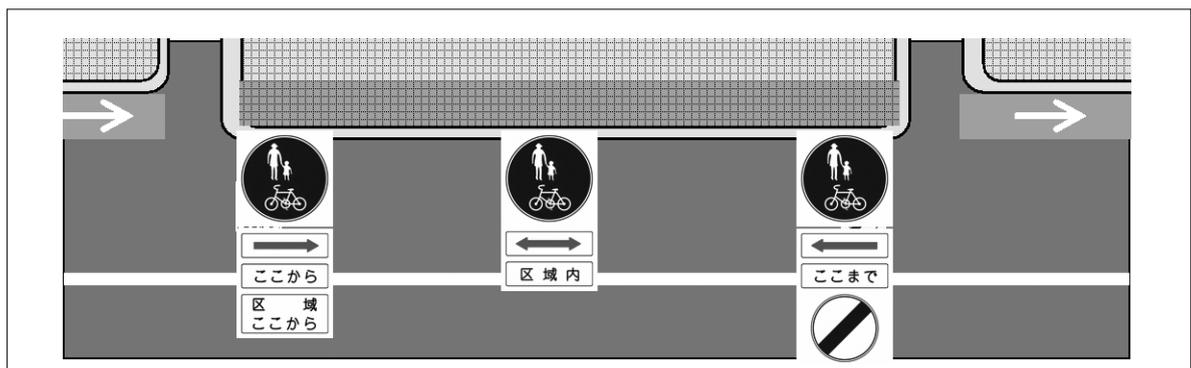
★どこからどこまでが自転車通行可の歩道か、標識が不足しています。結局ルーズに流れのべつ歩道を通行するようになります。
★自転車通行可にするには幅員等が足りない歩道については、直ちに自転車通行可指定を解除すべきです。

(5) 自転車の歩道通行の規定

自転車の例外的歩道通行を規定した道交法の条文は以下のようになっています。[63条の4、1項]

「普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

1. 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
2. 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行す



(図5) 自転車通行可の歩道は標識と標示で規制区間をきちんと示すべき

ることが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。

3. 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。」

2008年の改正でこのような条文各号に補強されましたが、これで果たして明解になったでしょうか？

1号の標識については上述のとおり当てにならない状況です。2号は児童や高齢者への緩和措置ですが、個々の通行者が何歳かなどということはチェックできるはずもなく、見かけの判断などそれぞれ当てになりません。3号は現場での弾力的な対処を考慮したのかもしれませんが、歩道を安楽に走行しようという自転車が歩道に流れ込むのを防げないでしょう。

結局これでどのような状況が現出するかというと、これまでどおり或る者は歩道を走行し、或る者は車道を走行するという、あいかわらずの混沌なのです。

★道交法の条文は現行の混沌を追認したもので、そう嘆息することはありません。

★大切なのは実際の道路整備によって、自転車が歩行者に迷惑をかけずに、車道を安全に通行できるようにすることです。

(6)歩道の走り方

道交法では自転車が歩道を通行する際は以下のようにすることになっています。[63条の4、2項]

「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(中略)を徐行しなければならないが、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。」

言うのは簡単ですが実際にこれを行なうのは大変です。多くの歩道は幅員が十分でないうえに、植樹や電柱、店舗の看板だらけです。また「歩行者は建物寄り」などという規制はありませんから、歩行者は歩道のいたるところを通行し立ち止まっています。それに加えて、双方向通

行を禁止されていない自転車同士が歩道上で出くわすのです。これらの歩道上の障害をかわしながら通行するとき、「車道寄り」という規定はもはや意味がありません。

注意したいのは、歩行者の妨げになるときは自転車は一時停止だということです。歩行者の邪魔にならないよう、自転車側が譲れということです。歩行者の道を通らせていただいている自転車の立場が見える部分だと思います。

★歩道を自転車で通行するときは、「歩行者の安全のためにはいつでも停止する」という意識が必要です。

★なぜ「車道寄り」か、を考えたほうがよいでしょう。歩道中央を我が物顔に走らない、建物から不意に人が出てくるのを避けるという配慮ではないでしょうか。

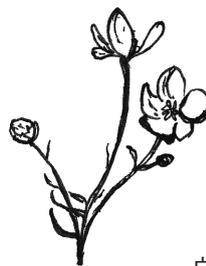
◇本来の車道左側端通行という規定はいたってシンプルです。ところが歩道通行が入ってきて大変分かりにくくなっています。規定の分かりにくさと標示の粗雑さがあいまって、のべつ歩道通行をするような風潮が生まれています。

◇自転車通行可とされている歩道を精査したうえで、自転車が通れる歩道、通れない歩道をきちんと標示すれば、自転車の走行に一定の秩序を作れるでしょう。

◇自転車通行不可歩道の区間の車道は、自転車が安全に走行できるように整備しなければなりませんから、車道の改善も進みます。

◇次回は自転車の車道走行を考えてみたいと思います。

(東京都世田谷区在住)



ウマノアシガタ
(木村孝子さん・画)

昨年（2009年）10月のNHKテレビのニュースで、東京の中学や高校で実施されているという、スタントマン実演つきの自転車安全教室の様子が流れていました。自転車に乗ったスタントマンが走っているクルマにぶつかり、跳ね飛ばされる時の様子を実演してみせて、事故の怖さを実感させる、というものです。実演ですから当然見る者に与えるインパクトは大きく（テレビで見てもドキッとしました）、教育効果は高いと評価する内容でした。ただ、経費がかかるのが課題だと報じていました。

それを見ていて、もやもやと疑問を感じました。自転車側の注意はもちろん大事ですが、このような大がかりな実演までして、交通弱者に恐怖心とともに自衛心を植えつける必要はあるのか？ 接触時の物理的な力の差を考えれば、より注意を促す教育が必要なのはクルマのドライバーではないか？ 等々。有志メーリングリストにおいても複数のかたから疑問の声が出ていました。

そこで、警視庁にこの企画について上記の疑問を含めて尋ねてみました。

●警視庁の話

（2009年12月2日、警視庁交通総務課交通安全教育企画係の渡辺さんに電話で伺った話の概要です）。

◎スタントマン実演が始まった経緯

平成13年に板橋区で実施し、警視庁でもモデル校で試みてきて、本格的に導入したのは平成20年度から。学校では中学・高校で実施している。小学校でも試みたことがあるが、刺激が強すぎて泣き出す子がいたので、止めにした。

◎経費

1回につき、スタントマン6～7人、破損する自動車と自転車の費用を含めて約25万円かかる（従来の交通安全教室では経費はほとんどかかっていない）。学校での交通安全教室は自治体とタイアップで行っており、経費は自治体が出している。交通安全教室は授業の一環なので、教育委

員会が日時や実施校を決める・自治体が経費を出す・警察が実行する、というトライアングル方式で行っている。

（見せるとしてもビデオで充分では、という問いに対して）実演を撮影したビデオや指導マニュアル教本も作成し、希望があれば自治体などへ有料配布している。ただ、ビデオよりも実演のインパクトは大きく、生徒の反応も高い。各自治体の関係者や議員も実演を見て、教育効果があると考えて予算化をしている。

◎実施回数

平成20年度は54回実施し、21年度は116回実施予定。20年度は（東京都の）6自治体が予算化して参加。21年度は29自治体が参加し、22年度は新規に9つの自治体に加わる予定（参考までに、東京都の島嶼地区を除いた市区町の数は53です）。警察庁でも各県で2回くらい、年間150～160回行っている。

◎実演つき交通安全教室の全体の構成

スタントマン実演3割、実際の自転車実技講習3～4割、総括3割という構成配分で行っている。実技講習では2人乗りの危険を教えたり、高校ではバイク指導も行う。総括では、娘さんを右折トラックに巻き込まれて亡くされたタレントの風見しんごさんのメッセージを読むなどして、事故の怖さを伝えている。

◎クルマのドライバーへの対歩行者・自転車教育

トラック、タクシー、バスの協会などでは交通安全講習会を開いており、そこで協会側の予算がつけばスタントマン実演を行うこともある。企業などでは実演の広い場所が確保できない。一般ドライバーへの教育は、免許更新時に安全運転の教育ビデオ（従来からあるもの）を見せている。

以上のような説明でした。

●交通安全とは、弱者に自衛させること？

このように、スタントマン実演つき交通安全教室は急速に広がっている模様ですが、ドライバー向け教育は通り一遍のままのようです。児

童・生徒向けの教育とドライバー向けの対歩行者・自転車教育とで、年間にかかる時間や経費の違いを知りたかったのですが、把握できていないようでした。スタントマン実演のビデオがあるなら、それを運転免許取得時や更新時に見せるように働きかけては、と聞くと、「すでに講義内容が決まっているのでむずかしいと思う」と、反応は消極的。歩行者や自転車利用者への安全指導よりもっと重要なのはドライバーへの教育ではないか、と再三伝え、意見は真摯に受け止めて今後の検討に加えたい、との返事ではありましたが。

いろいろひっかかる点がありましたが、その1つは、学校での安全教室で風見しんごさんのメッセージを読むという話です。「過失なくしてクルマの犠牲になったお子さんのご遺族の話を、生徒にどういう意図で聞かせるのですか」と聞くと、「クルマに気をつけようとか、加害者になっても被害者になっても交通事故はつらいということ……」、という返事でした。悲しい現実を伝えて事故予防意識を高めたいということだと思いますが、本来伝えるべき相手はドライバーでしょう。物理的弱者に伝え、と、「事故で家族を悲しませないためには、自衛が肝心」という意味合いを含んでしまいがちですし、現実にもそうした狙いの訓話が多いようです。どちらに過失がある（と判断される）話にせよ、語るなら事故が起きたクルマ社会の背景まできちんと伝えるべきであり、感情に訴えるだけの安易な訓話

利用には疑問を感じます。

こうした「交通弱者に向けての自衛教育」は、何十年も全国各地で熱心に繰り返されてきましたが、一方で弱者の安全を守る対策はどれほど進んでいるのでしょうか。狭い国土に道路は縦横に走れど(国土面積あたりの全道路延長は欧米主要国よりはるかに多いのです)、自転車専用道も歩道もろくになく、にもかかわらずクルマはスピードを出して先を急ぎ、交差点や横断歩道でも不注意運転による事故は頻発しています。交通事故死者のうち歩行者と自転車利用中の数が異常に多い、というわが国の現実は一向に変わりません。

歩行者や自転車の事故をなくすには、道路空間をすべての利用者——歩く人・自転車・公共交通（路面電車やバス）・それ以外のクルマ——の権利に応分に配分することが、まず先決ではないでしょうか。また、クルマの走行制限・速度制限のための物理的対策や教育、接触事故を防ぐ道路対策や分離信号などを進めていくことも急務のように思います。子どもへの交通安全教育も必要であると思いますが、無秩序に茂りすぎてジャングル化した森はそのままに、「御しやすい小枝」にばかり注意を強いても、事故(特に小枝の犠牲)は防げません。行政も各自治体の議員さんも、大元の対策にこそ熱意と経費を注いでほしいものだと思います。

(東京都三鷹市在住)

投稿

富山市のセントラムを試乗しました

小松敏郎

北陸は富山市内の中心部に2009年12月23日セントラムが開業した。既に富山市では市の北部に富山ライトレールが開業しているが、これは国鉄の富山港線をJR西日本が引き継いだのが北陸新幹線工事で廃止の危機にさらされたのを富山駅近くを路面軌道化することで再生したもので、そもそもJR西日本が地域の実情に合わせた富山港線の経営をしていれば乗客の逸走は避けられ富山ライトレールは生まれなかったと言える。

日本各地でクルマ社会化が進む前には路面電車の路線の延長や戦災等で休止していた路線の復活があったが、今度のセントラムの開業は日本においてクルマ社会化以降で最初の廃止路線の復活であり画期的なことだ。富山城を囲む路線は三十七年ぶりの復活となる。今回敷設した0.9キロの区間は富山市の所有で、それを路面電車の路線を持つ富山地方鉄道が借り受けて運営するという日本の路面電車では初めての上下分



離方式が取られている。

開業日12月23日は午後三時から無料試乗会があり、通常の営業は翌日からとなる。用いられている車両は富山ライトレールと同型の色違いで三両用意された。新設区間は単線で反時計回りの一方通行。日中十分毎の運転で富山駅前と大手モールの周回している。新設区間の停留所はお城に近い北側から国際会議場前、大手モール、グランドプラザ前の三ヶ所で、いずれも車椅子やベビーカーがそのまま通行できるようにバリアフリー仕様。富山地方鉄道の既存の路面電車とは乗り換え制度があるが、西町の接続地点でセントラム側に停留所がなくひとつ前のグランドプラザ前で降りないといけなく、わかりづらい。

日を改め一月中旬の平日の昼下がりにはセントラムに乗り直したが、乗客はまばらで、大きな連接車体を持て余しているようだ。12月23日の試乗会には長蛇の列になったので、セントラムが開業したことの市民の認知度は高いはずなのだが。運賃200円が割高なのかもしれない。既存の路線と整合があるので簡単ではないが、乗れば乗るほど安くなる大阪市交通局のICカードを使ったオオサカピタパのような工夫が必要であろう。

筆者が再訪した日の天候がよくなりそれゆえ乗客が少なかつとも考えられるが、冬の北陸では天気が悪い方が普通で、少々の悪天候でもクルマを持てない運転できない市民が買物その

他の外出ができるようにハード面のバリアフリーだけでなくソフト面の方策も必要であろう。ただ一年で一番寒いこの季節に雪ではなく雨で富山市内の積雪がほとんど溶けていたのは地球温暖化の現れであろう。

また開業日には開業イベントゆえ一般の車両の通行を禁止し、いわゆるトランジットモール化していたが、新設区間の大手モールでは大通りより少ないといえクルマが通行している。イベントがなくても恒常的にトランジットモール化することが、富山市長が掲げるコンパクトシティの理念に適合しているだろう。

筆者の現住所から南西に1時間も歩くと阪堺電気軌道のエリアになり、そこが昨年芥川賞を受賞した大谷大学卒業の津村記久子さんの出身地だが、昨年の堺市の市長選挙では阪堺電気軌道と接続するライトレールの計画を進めていた現職市長が落選。トラムは無駄な公共事業だと主張する候補が当選。高知のはりまや橋だけになっている路面電車の路線の直角交差が堺市にもできる可能性は遠のいてしまった。大阪府民は自分の仕事に忙しくてLRTがバリアフリーな乗り物という欧米では当たり前のことの知識がない。フランスのナント市でも行政主導で路面電車が復活してから一般市民がLRTのよさがわかったのであって、政治屋のミスリードは好ましくない。ただただ富山市がうらやましい。

(大阪市生野区在住)

・ウォーキングの日々

暖冬とはいえ寒かった1月。厚着のきゅうくつな装いでウォーキングに励みました。道を横切るとき、左右を確認します。北風をさえぎる為、マフラーをあごの所まで持ち上げてしっかり首をガードしているので首がよく廻りません。クルマが視野に入らず、危険を感じることもありました。強い風の中で信号のない横断歩道の前で立っていてもクルマは全部歩行者を立たせっ放しで行ってしまいます。歩行者が待っていたら横断歩道の前でドライバーは止まるもの。——こんなきまりはどのドライバーも忘れてる。忙しいから？ 北風の中の歩行者を思いやる余裕など持ち合わせていないのね、と、被害者的なちょっと寂しい気持ちになってしまいます。

2009年4月の総会するとき、「クルマに依存しない生活」について、筑波大学の先生の講演を聞きました。芭蕉の句が紹介されていました。「よく見ればナズナ花咲く垣根かな」。歩行者だから気づく道ばたの四季を講師は強調していました。歩いているといろいろな方に出会います。ウォーキングはすべての人々の万能薬なのでしょう。杖をつきながらゆっくりゆっくり歩いている人、手押し車につかまって一生懸命歩いている人、若い人に付き添われて足を引きずるようにして歩いている人。道ばたの四季に心を寄せつつ、私はそういう人々を黙って行きすぎることはできません。知らない人にも「こんにちは」と声をかけます。「こんにちは」とやさしいあいさつが返ってきて幸せです。

・流行小説の中の道路

宮部みゆきさん作のサスペンス小説を読みました。飛行機も飛ばず電車も止まった深夜、急用の為、A氏が東京・練馬のインターチェンジから、関越自動車道に入り、北陸自動車道を経て、金沢方面へクルマで向かっています。A氏のクルマを追うB氏のクルマ。深夜の自動車道がくわしく描写されています。A氏、B氏とも100キロでとばしていますが、二人とも紳士であり、運転

も紳士的。華麗(?)な運転さばき、整備された高速道路、その道に行く荷物満載の大型トラック、観光バス。“会”の会員でありながらその描写に魅了されます。そして宮部みゆきさんの筆は、「日本の背骨である山脈に穴を開け、道を通しているのだ。長い長い穴を開けて」と書いています。宮部さんのクルマ社会に対するささやかな抵抗を感じるように思います。次回のサスペンスでは、ぜひ「高速道路・無料」の不思議と矛盾、社会的後退についても触れてほしいと思いました。

・会報「58号」(2010年1月15日発行)

ありがとうございました。

代表・杉田さんの「温暖化問題とクルマ」について、事務局・後藤さんの「横浜カーフリーデーに参加して」を読みました。どちらにも参加できずに残念に思っています。投稿の中で、クルマ利用を控え、ご家族みんなで、自転車で、ランニングで、徒歩で工夫して移動しておられる温かい報告に接し、楽しく読みました。今後ともいろいろな方のいろいろな投稿を期待しています。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



ハハコグサ(木村孝子さん・画)

ある日、私のクラスのホームルームでのこと……。

「先生、クルマ持ってないの?」陸上部の女子生徒が私に質問した。私は毎朝5km弱の道のりを自転車通勤している。始業の1時間以上前に出勤するので、私の通勤する姿はグラウンドで朝練をしている陸上部・野球部などほんの一部の生徒しか目にするのではない。

そんな中で、陸上部の彼女とは、自分のクラスの生徒ではなかった頃から朝の挨拶を交わす間柄だった。

彼女はみんなの前で担任になった私に、ずっと抱いて来た疑問をぶつけてきたのであった。

「持ってないよ」

「免許持ってないの?」

「持ってるよ」

「じゃあ何でクルマ買わないの?」

「要らないからさ」

教室中からいろんな声があがる……。

「え～ どうして? 便利じゃない!」 「雨の時はどうするの?」

「カッパを着て自転車に乗るか、JRで来るよ」

「先生んちの子供って、雨の日に送ってもらったりしてもらえないんだ……」

「そうだよ。私だって傘をさして歩くんだから、自分の足で歩くんだよ」

「子供の修学旅行の時なんてどうするの? 大きい荷物で、集合時間が朝早かったりしたら……」

「その時はタクシーを頼めばいい」

「リッチ!!」

「そうかな? そんな十数年に一度の子供の修学旅行のためにクルマを持つなんて、どっちがリッチだ?」

生徒の反応は様々……。

最後に陸上部の女子生徒がポツリと「先生の子供ってかわいそう」とつぶやいた。

毎朝笑顔で挨拶を交わすその子をつぶやきが、妙に心に引っ掛かった。単なる自己満足のために、子供達を犠牲にしているのではないか……? 自分なりの明確な答えを、その時私は持ってい

なかった。

そんな会話を交わしたクラスの生徒達を卒業式で送り出した翌日、台湾に旅立つ私を、家族総出で自転車とランニングで送ってくれた『駅伝送り』が実行されたのだった。

さて、3月の『駅伝送り』から2ヶ月後の5月。何と、中3になった息子の修学旅行が本当にやってきたのである。息子の修学旅行がそんなに早く現実のものとなるとは、正直全く意識していなかった。

行先は沖縄。私が台湾に行った時と同様に、津新港(なぎさまち)から中部国際空港(セントレア)に船で渡り飛行機で行くらしい……。しかも学校集合ではなく、高速船が出る“なぎさまち”に集合とのことである。日程を確認すると、出発日は私の勤務校の中間テスト中だった。

教師という仕事は、平日は時間割がきっちり決められた授業があり、土日はクラブ活動の練習や大会引率でなかなか休みが取れない。そんな中で、自分の時間を作れる貴重な期間が定期考査中である。試験中は授業もないしクラブもない。事前に申し出て、その日の試験監督から外しておいてもらえば、誰に迷惑を掛けることなく休暇が取れるのだ。

私は息子の出発日に合わせて休暇申請をし、「俺が送っていく」と息子に宣言した。

息子の気持ちは測りかねたが、その後、近所の同級生のお母さんからの「一緒に乗せていってあげるよ」とのありがたい心遣いに対して、息子は自分で丁寧に辞退したらしい……との情報が妻からもたらされた。息子も満更でもないようだ。

集合時刻は、私がいつも家を出る時間に、なぎさまちに向けて走り出せばいいという非常に都合のいい時間だった。ただ、小学生の娘は学校に登校する時間に引っ掛かるし、妻は娘に朝食をとらせて送り出す役目があるので、今回は私1人が送っていく。後は神頼みの天気だけだ。

当日は見事な晴れ。第1回と同様、自転車に荷物を積んで、送ってもらう人間(今回は息子)が

最初に走り、アップ程度で私と交代した。

5月中頃の平日の朝7時過ぎ。ラッシュとは言えないがクルマは前回よりも多いし、太陽も昇っている。コンディション的にも、家族で走るより息子と2人で正解だった。全日本大学駅伝が通る片側3車線の国道を横切り、片側2車線のバイパスを越え、海へ向けて走る。

何度か交代し残り半分ほどの行程となった時、私は自転車の前に出て走った。

この歳になると、本当に運動する機会が無いのである。バドミントン部の顧問をしているが、平日の放課後は会議や、教科内のまとめの仕事でクラブに出て行って生徒と汗を流す機会がめっきり少なくなった。休日の練習も、自分が練習の一部分に入ってしまうのではなく、「監督」として全体を見渡して指示を出していることが多いので、自分が体を動かす機会は本当に少ない。金曜日の夜、地元のクラブチームの練習にプレイヤーとして行っていたが、これも2年以上遠ざかってしまった。

そんな日々の中で、この日、思いがけず平日の朝から走る機会を得た。5月の突き抜けるような青空の下、さわやかな風を受け、いくら汗をかこうが、帰ってシャワーを浴びるだけでその後の予定は全くない。ジーパンを穿いて来たことをちょっと後悔したが、このまま走り切ってしまう!

クルマのほとんど通らない海沿いの裏道に入り、息子の自転車を引っ張るように黙々と走る。息子も中学校でバドミントンをやっている。

“まだまだお前には負けない!” 私は背中であ

代を拒んで走った。

バドミントンプレイヤーとして、高校チームの監督として……とは言え、日頃の運動不足は明らかで“身体はギブアップ寸前の状態”だったが、最後は父親としてのプライドで平静を装い何とか走り切った。

なぎさまちの堤防道路に出る手前で立ち止まり。自転車を受け取り「さあ、気を付けて行ってこいよ!」と言うと、まるで稽古をつけてもらった相手にお礼を言うように「ありがとうございました」と息子がきちん頭を下げた。

クラブの練習が終わった時のようだった。

こうして送り出した息子が帰って来た日、私は驚いた。

私にTシャツをお土産に買って来たのだ。adidasのマークをもじったようにシーサーが3匹並べshisardasとプリントしたパロディTシャツ。冗談好きの彼らしいお土産だが、私だけでなく、スポーツ少年団でバドミントンをやっている妹にもお揃いのものを……。

自分の小遣いを削り、おやじと妹のサイズを考えて買って来るなんて、普段ずぼらな彼からは想像がつかない出来事だった。

時は流れて……。

「先生、クルマ持ってないの?」と聞いたあのクラスの生徒達は今年、成人式を迎えた。

そのうち飲む機会があるかも知れないが、その時はこの『駅伝送り』の話をしてみようと思う。

「先生んちの子供ってかわいそう」と言われた時の心の引っ掛かりは、今はもう無い。

(三重県津市在住)

投稿

ハローワークで始める脱クルマ(3)

「運転されないように電気自動車売る」 鈴木浩司(ペンネーム)

日本の経済を支えるクルマ産業。10年後には壊滅しているかもしれません。世界の主流が、電気自動車に変わるからです。日本のメーカーの得意技術はガソリン車。電気自動車では、他国の新興メーカーに勝てそうにない。このままでは、町には失業者があふれ、治安の悪化が避け

られません。クルマ工場という「雇用」を、急いで守らなくては。

脱クルマを目指す私たちにとっても、「クルマ社会が電気クルマ社会に、ただ、移行するだけ」となるのは避けたいところです。このような変革期は、メーカーを誘導できるチャンスです。

「競争力が高く、でも私たちには都合の良い製品アイデア」を生み出しましょう。さて「雇用」と「脱クルマ」を同時に満たすというのは、つまり、こういうことです。

国産の電気自動車は、じゃんじゃん売れる。でも、クルマの利用は、どんどん減る。

こんなこと、できるでしょうか。

今までのように「クルマを作って、単に売る」のでは、ダメです。「どう使うか」までをセットにした商品コンセプトが要りそうです。えーと……たとえば、こんなのはいかが。

製品コンセプト1「深夜電力を貯めておける」

電気自動車は巨大な電池を積んでいます。その電池を使えば家庭の電化製品を動かせます。深夜電力を貯めておけば、月々の電気代が安くなるはず。……試算したところ月々8000円くらい安くなる。つまり「5年間で50万円ほど電気代がお得になる」ってことです。

ご家庭の家電用の電池としても使える電気自動車なら、たくさん売れそう？ ですよ。

製品コンセプト2「利用を減らせる、お得なローン」

せっかく貯めた安い深夜電力。クルマを走らせることに使ったら、家電に回す分が減ってしまいます。そりゃそうだ。そもそもクルマは走るものだし。でも、クルマの一般的な使われ方には、かなりムダが多いです。このムダをなくす工夫ができれば、電気代の節約につながるので、みんなに喜ばれるでしょう。

自動車保険に「ほとんど運転しない人は掛け金が安く、たくさん運転する人は掛け金が高い」というのがあります。あれを応用してみましょう。「クルマの利用頻度によって、月々の返済金額が変わるローン」で売り出すのです。

たとえば、電気自動車の5年ローンが180万円だとすると毎月の支払いは3万円になります。

「前月と比べて、クルマのムダな利用が増えて

しまった人」は、ペナルティとして、多めに支払うことにします。たとえば、3万円が4万円になっちゃう。

一方、「前月と比べて、クルマのムダな利用が減った人」は、支払い金額が少なくなります。3万円が2万円くらいで済む。

「クルマのムダな運転を控えれば控えるほど、ローンの支払いが安くなる」わけです。電気代も助かります。一石二鳥。万が一、ペナルティでローン支払いが増えても、電気代の節約分と相殺できるので、トータルでは個人の損にならない（はず）。これなら、多くの人が喜んでクルマの利用を見直してくれるのではないでしょう。

毎月の電気代の節約金額、クルマのムダな利用の記録やローン支払い額をグラフ化して表示する機能を搭載するのなんて、電気自動車ならカンタン。電化製品なんですから。

それにしても、ガソリンエンジンを核とする自動車メーカーに、このような電気自動車製品コンセプトへの転身は、やっぱり荷が重いかもしれません。この際だから、電気専門家である電力会社や家電メーカーと一緒に開発して、クルマ工場を買収するってのが、現実的な雇用確保の道かも？ と思うのです。

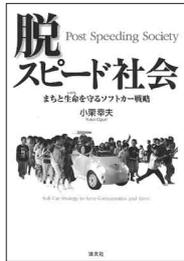
【補足】クルマ工場の温存を前提とするな！、「バッテリーに電気を貯める」のは、初期投資や維持費、処分費などを考えると「持続可能」でない！、深夜電力の利用は原子力発電を促すだけ！……などの批判を受けそうです。全くその通りなのですが……でも、リセットボタンを押して、ゼロから理想社会を作れるわけでもない……かのデビット・ヒュームさんも仰っているそうじゃないですか。「公益のために何かを改善しようとするなら、できるだけ古い社会構造と調和させ、社会の主要な構造をそっくりそのまま残すようにしなければならない」と。

(愛知県安城市在住)

おすすめ書籍の紹介

■小栗幸夫著 「脱・スピード社会 ～まちと生命(いのち)を 守るソフトカー戦略」

単行本、2730円
2009年4月刊
出版社 清文社



「静かに進行する大虐殺」、これが世界で1年間に120万人の死者、負傷者5000万人とも言われる道路交通被害を表す的確な言葉です。しかし、この非可逆的で甚大な犠牲は、時間的空間的に散発して起こることから、効率、開発、そしてスピードの価値を優先して押しつけられた現代社会において、人々は容易に感覚麻痺に陥り、日常の「仕方のない事故」とその重大性を見過ごします。

著者はこの被害を、コミュニティや自然の破壊と併せ、自動車の高速化と普及がもたらした「20世紀のディレンマ」と捉え、自動車が生まれてから120年、スピードに酔い理性を失ってきたその歴史と、課題克服への道筋を説きます。実践的にも、政府のミレニアム・プロジェクトにも採用された「ソフトカー（速度の「制御」+「表示」+「認識」をする

車）」の開発と普及活動（社会実験）、被害遺族との貴重な交流などがドキュメントとして読みやすく書かれています。

かくいう私は、前方不注視の運転者により17歳の長女を喪った「遺された親」です。娘の無念を想い、交通死傷被害「ゼロ」の社会をと願い、高校教育に携わる身なので「スローライフ交通教育」の実践も手がけているのですが、教材ともなるこの本に出会えたことで、大いなる希望と勇気を得ているところです。体験講話などでも「クルマは速く格好良く走るものではない。理性でクルマの属性(有用性)を見直そう」と訴えています。日本における身体犯被害の94%は交通事故(約104万人の死傷者)という現実を直視するとき、速度制御の社会的システム構築は急務です。

欧州道路交通被害者連盟会長のプリジット・ショードリーさんが、本書の帯タイトルに「スピードへの幻想から人々を解放する提案に、世界は眼を見張るでしょう」という言葉を寄せましたが、本書は個人のライフスタイル見直しに沢山のヒントを与えてくれるとともに、21世紀の真に安全で豊かな社会へ、世代や国を超えてつながるものです。

(前田敏章・北海道札幌市在住)

クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ

2010年4月24日(土)にクルマ社会を問い直す会の第16回2010年度総会と講演会を開催いたします。

恒例の講演会は、東京八王子で、高尾山に大穴を開けて造る圏央道の反対運動で最前線で闘っておられる橋本良仁さんをお迎えして、少子化・化石資源の高騰枯渇を前にしてなお続けられる道路建設問題を一緒に考えます。会員の皆様には出席の程よろしくお願い致します。

また、欠席される方には委任状提出をお願い致します。総会成立のためにご理解とご協力をお願い致します。
(事務局担当世話人・清水真哉)

会場：北沢区民会館「北沢タウンホール」2F第一集会室
東京都世田谷区北沢2-8-18

交通：小田急線・京王井の頭線下北沢駅南口徒歩5分

日時：2010年4月24日(土)

12:30～15:00 総会
15:30～17:30 講演会「日本にまだ道路は必要か
—圏央道・八王子での経験から学ぶ」
講師・橋本良仁さん
(高尾山の自然をまもる市民の会)

18:00～19:50 懇親会

☆講演会には会員以外の方の参加も歓迎いたします。

参加費：無料(懇親会は実費)



今回はこの間お聞きした2つの講演を話題にします。

本号のレポートで触れた「環境・交通・まちづくり市民フォーラム2009」で、私は村上敦さんの「フライブルク市の環境・交通政策を学ぶ」と題する講演をお聞きしました。2008年11月に当会の北海道の仲間がお招きしてやはり村上敦さんに講演していただきました(会報54号の地域活動連絡係中村欣嗣さんの報告を参照願います)、今回私は東京で直接お話を聞くことができました。

村上さんのお話で一番興味深かったのは、中村報告を呼んだときに感じたと同様、フライブルク市の市民は、路面電車の駅から徒歩5分以内に70%の人々が住んでいること、またバスを含めた公共交通の駅から徒歩5分以内に95%の人々が住んでいること、フライブルク市は都市計画規制・建築規制によって時間をかけてそこまで人口配置の誘導に成功したことでした。

次に私は12月5日に開催された「第4回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」で、富山市長である森雅志さんから大変印象的な講演をお聞きすることができました。森市長は、富山市では現在鉄道駅から500m以内、あるいは1日60本以上走っているバス停から300m以内に28%の市民が住んでいるが、20年後にはそれを42%に拡大することを目指していると話されました。そしてそのために市の中心地域に市民に多く住んでもらうよう取り組んでおり、中心地域の集合住宅建築に補助金を出し、かつ中心地域で建設された集合住宅を市営住宅として借り上げることを行っていると話されました。また中心地域の利便性を高めるために、既存路面電車路線を延伸・連結して中心地域での環状化を実現し、その環状線においては新たに追加して10分に1本の間隔で路面電車を走らせること、そして環状線の沿線の魅力を高めるべく再開発等を行っていること、さらに中心地域で発着するバスについては65歳以上の人の運賃は100円とし必要な補助を行っていることを話されました。また鉄道利用者を増やすために、JR高山線に新駅を一駅作ってもらったこと、さらにJR高山線の運行頻度を高めるため富山市が1日34本チャーターして追加して走らせていることを話されました。

こうした政策への補助金等の支出額はかなりの額になると思われませんが、これら政策を議会で承認させている森さんのリーダーシップに大いに拍手を送りました。コンパクトシティ化が現在あ

ちで言われていますが、日本でこれほど明快な形で既に取り組んでいる事例を私は聞いたことがありません。

LRV(次世代路面電車)化された富山港線の沿線では他のエリアで住宅着工件数が減少しているにもかかわらず、集合住宅を中心に着工件数が増えているそうです。また、このLRV線は日中多くの高齢者が利用しており(65歳以上は100円)、おそらくこの沿線では要介護者の比率が他のエリアよりも低くなるのではないかと推測しているとも話されました。

さらに私がびっくりしたのは、このLRV線では朝の通勤時間帯9時まで信用乗車を実施しており(切符の検札を行わない、乗降客の自己改札に任している)、乗務員のいない扉からの迅速な乗降を実現しているとの話を聞いたことでした。

私は実は一昨年福井の路面電車サミットに参加した帰りに富山にも寄って、富山の路面電車に乗り、その沿線の状況を眺めてきました。私は海側のLRV線よりも内陸側の従来線の路面電車が大変気に入りました。5分間隔で走っており(海側のLRV線は15分間隔)、富山市の中心市街地の大半をカバーしていて、沿線のお店がよく分かり、行き交う人々を眺められる(海側ではお店も道路も見えず住宅地の間を抜けるだけ)ので。帰ってから私は周りの人々に富山は既にコンパクトシティ化のベースがかなりできている、見に行くべきだと話しました。今回の富山市長の話からするとさらに良くなりそうで楽しみです。

はじめに紹介した村上さんの話で興味深かったことの一つに自転車レーンの話があります。フライブルグ市では市内の道路が500kmある中で既に420kmに自転車専用レーンが設けられているとのことでした。8割以上の設置率です。日本では片側2車線以上道路は圧倒的に少なく、片側1車線以下が大半を占めるため、この数字は驚異的です。そこでなぜそんなことが可能か確認しようと講演終了後になったのですが質問しました。彼の話ではフライブルグは片側2車線以上が大変多い、日本の規格を持ち込めば歩道とは別に片側3車線くらいとれる幅のある道路が少なくないとのことでした。道路として取り上げられた500kmがどういう定義か確認していないので正確なところは分かりませんが、基礎的な条件が違う蓋然性が大との印象を持ちました。

●昨年末に開催されたコペンハーゲンでのCOP15は、大
国間の駆け引きに終始し、一般市民には何らかの成果が
あったのかさえよく分からない、曖昧な結果に終わしま
した。

国内を見ると、民主党はCO₂の25%削減というだそ
れた目標を打ち出していますが、その道筋は何も示して
いません。

国の動きが鈍いのであれば、市民が目覚めなくてはな
らないでしょうが、日本では市民の活動もなかなか目
付きません。

地球温暖化問題に関する日本の市民団体で最も知られ
たところとして「気候ネットワーク」があります。この
団体はCOP3京都会議の際の活動から生まれてきており、
京都を本拠地としていて、コペンハーゲンでの会議にも
コミットするなど水準の高い活動をしているようです。
「気候ネットワーク」は東京にも事務所を有するもの、
活動の中心は京都にあります。

関西で熱心な活動が行われているのは良い事です
が、東京にいる私からすると、地球温暖化の問題につ
いて、東京での市民の運動が手薄であることは極めて
遺憾なことです。

また、国際交渉に対応する団体だけでなく、市民向け
の啓蒙、国内での活動に重点を置いた団体で強力なこ
ろが現れる必要があるように思います。

更には、自然エネルギーでなく、省エネにウエイトを
置いた団体の存在を私は希望しています。

クルマ社会を問い直す会は地球温暖化問題を主眼とし
た団体ではありませんが、活動の動機の重大な一つと
して、この問題に決して無関心ではありません。

市民の方を向いた活動を目指し、腕クルマという最大
の省エネルギーを会の目標とする団体として、問い直す
会も、気候変動という人類の危機を緩和するために、微
力を尽くせたらと思っています。(清水真哉)

●最近、自転車に乗る人が増えているようで、私の住ん
でいる新宿でも、道路(歩道ではない)を自転車で走る人
が珍しくなくなりました。

私は、自転車に乗っていませんが、東京ミーティ
ング、問い直す会の会員の関わっている集会、横浜カー
リーダーでの自転車のデモンストレーション、等から、
自転車に興味を持ち始めています。

自転車にもいろんな話題がありますが、新聞の紙面か
ら拾うと、まず、自転車レーンの設置の実験が全国でな
されているのがわかります。

ただ、記事を読むと、自転車レーンの設置が、必ずし
も肯定的に受けとめられていないようです。

しかし、地球温暖化等の問題で自転車に追い風が吹
いていることは間違いのないと思います。

さて、ここで気になることがあります。

1月5日の東京新聞(首都圏の地方紙)夕刊に、警視庁
は、環7(環状7号、東京の動脈ともいえる道路)の規制
速度を上げることを考えている、という記事がありまし
た。現在、環7の東側が50キロ、西側が40キロが最高速
度ですが(西側が騒音の環境基準を達成していないため)、
西側の最高速度を50キロに上げよう、というものです。

これは、去年10月警察庁が、一般道の速度制限見直し
を通達したことにもとづく動きと思われる。

ここで気になるというのは警視庁の最高速度の見直し
には、自転車への配慮があまりなされていないと思われ
ることです。

環7でも自転車通行は禁止されていません。とすると
一般道を通る自転車が増えていることから考えると、逆
に下げるべきなのではないでしょうか。

一般道の速度制限見直しの動きは、東京以外でも起
っており、上げようという動きが強いようです。

自転車、という交通手段の存在をもっとアピールする
必要を感じます。(後藤昇)

会計より 青木 勝

継続会員のお願い。当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上に「09済」「10済」と記載しています。それぞれ、2009年度、2010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。

2009年4月1日から2010年1月29日までの会費・寄付納入者・団体は105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、2010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ようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報56号送付時に同封した名簿参照)までご連絡ください。

クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名

をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

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。

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。

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す。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。

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～東京ミーティングにご参加ください～ 5/29 (土)、6/26 (土)

これまでの東京ミーティング担当の後藤さんが年度途中で地方へ引っ越されます。暫定的に杉田正明が担当することとして案内します。

改めて世話人・地域活動連絡係メーリングリスト(kuruma)、有志メーリングリスト(beyond_car)に参加している方にはメーリングリストで案内しますが、参加していない方は電話で杉田に日時と場所の確認をしてください。090-6931-6051 (杉田)まで。

時間 14:00～17:00

場所 生活思想社

東京都新宿区神楽坂2-19銀鈴会館506

(銀鈴ホールという映画館がある建物の5階です)

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

・上記のほかに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。

《「2010年度総会・講演会案内」が28ページにあります。ご覧ください》

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

●次号発行予定：2010年6月下旬

●原稿締め切り：4月30日(締め切り厳守をお願いします)

●送付先：林裕之(会報56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ます。)

・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3000字以内。超える場合はご相談ください。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。

★原稿についてのお願ひ

・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。

●原稿の著作者による校正は原則として行いません。著作者による校正を行うと編集作業の時間が伸び、編集側の負担が増えることが多いためです。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などにおいては著作者による校正の機会を設けますが、原則として編集者の校正に任せていただきます。尚、いただいた原稿で明らかな誤字脱字、明らかに不適切な言い回しがあり訂正すべき方向が明白な場合においては、著作者にお断りすることなく修正させていただくことがありますのでご承知おきください。

●会報は現在当会のホームページ<http://toinaosu.org>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しております。原稿をお寄せくださる方は、その点あらかじめご承知おきください。また名前について匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文