

# 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：足立礼子・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

62

2010年12月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



デンマークの首都コペンハーゲンの自転車交通量3万台/日のルート。市は2012年までに自転車の通勤通学率を40%にすることを目標にしていたが、03年時点で既に36%になっており、軽くクリアするもよう。もちろん、自転車道整備が進んでおり、16年までに全ての幹線道路に自転車道を整備する計画を推進中。自転車の多い街は安全な街でもある。詳しくは本文14ページ参照。

(撮影と文 津田美知子さん)

## 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

今年も横浜カーフリーデーに参加しました  
(後藤 昇) ..... 2

### レポート

第9次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会の  
ようすと公述意見など  
(前田敏章・児島早苗ほか) ..... 3

### 調査研究

「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から  
道路交通文化の時代へ」で伝えたいこと(その1)  
(津田美知子) ..... 14

### 投稿

じゃあ自転車はどう走るか  
[4] 自転車レーン(富田悦哉) ..... 19

2車線が3車線に見えたのはクルマ依存症のせい?!  
—山形市中心商店街自転車道社会実験について—  
(小林和彦) ..... 24  
クルマ社会、あれこれ… (木村孝子) ..... 26  
なぜ貨物線の線路を残せないか(小松敏郎) ..... 27  
歩行者の安全を求める議員連盟準備会に参加して  
(藤田みちる) ..... 29  
芋煮会、どうやって行く?(梅沢 博) ..... 30

### 世話人からのメッセージほか

代表より ..... 31  
事務局より・会計よりほか ..... 32  
案内板/投稿規定 ..... 34

## 今年も横浜カーフリーデーに 参加しました

後藤 昇(世話人)

カーフリーデー(モビリティウイーク)は、2010年は、仙台、さいたま、春日部、横浜、逗子、松本、富山、福井、高松、那覇で開かれました。名古屋が抜けましたが、新しく仙台、富山が加わりました。

問い直す会は、今年も横浜カーフリーデーに参加しました。7回目になります。毎年参加しています。

横浜カーフリーデーは、9月23日(木、秋分の日)に、日本大通りと地下鉄みなとみらい線日本大通り駅三塔広場で開かれました。

問い直す会はパネル展示を予定していたのですが、当日はあいにく雨となり、パネルに雨がしみこむおそれがあったため、パネル展示は中止しました。その代わりに、本部付きとして雑用をこなしました。

去年は自転車かなりのウエートを占めていましたが、今年の横浜カーフリーデーの目玉、特徴は、バスにありました。カーフリーデー当日は、横浜市内を走っているバス会社、横浜市交通局がそれぞれバスを展示し、10台が展示されました。バス会社の中には、バスガイドさんを配置するところもありました。また、運転手の制服を用意し、それを着てハンドルを握るところをカメラ撮影できるようにしたバス会社もあ



りました。市民団体のイベントでバスを展示することはほとんどないとのことで、バス会社も力が入っていたようです。

当日は、残念ながら雨でしたが、カーフリーデー開催のチラシを横浜市の小学校に配布していたせいか、児童を連れた父母も多く、雨のわりには人出がありました。また、7回目ということで市民に認知されてきていることから、一定の人出になったのかなとも考えられます。

また、9月20日は、モビリティウイークの期間内というだけではなく、バスの日でもあったため、「横浜のバス交通を考えるシンポジウム」が、横浜メディアビジネスセンターで開かれました。1部が横浜市都市整備局主催の講演、2部が横浜カーフリーデー実行委員会主催のパネルディスカッションで、どのようにしたらバス交通の活性化ができるかについて話し合いました。

以上、横浜カーフリーデーについて報告しましたが、横浜カーフリーデーだけでなく他市のカーフリーデーも、日本のナショナルコーディネーターであるカーフリーデージャパンに参加申し込みをします(会報52号12ページ参照)。そこでカーフリーデージャパンの活動を少し紹介したいと思います。毎年少しずつカーフリーデーを開催する都市が増えてきていますが、これには、カーフリーデージャパンが、毎年カーフリーデーについて紹介する集会を開いていることも力になっていると思われます。今年は、仙

台、東京、大阪、福岡で開催されました。また、カーフリーデーについてのパネル展示も東京、岡山で行われました。このような広報活動により、少しずつですが、カーフリーデーが認知されて

きています。今後も少しずつですが、カーフリーデーに参加する都市が増えていくものと思われます。

レポート  
会員の活動

## 第9次交通安全基本計画(中間案)に関する 公聴会のようにと公述意見など

前田敏章・児島早苗ほか

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づいて昭和46(1971)年から5年ごとに作成されている、交通(陸上・海上・航空)の安全に関する総合的・長期的な施策の大綱です。現在は第8次の基本計画が施行されていますが、内閣府より10月に、第9次(平成23~27年度(2011~2015年度))基本計画の中間案が公表され、それに対する意見募集が1か月間実施されました。また、10月22日には公聴会が開催されました。

公聴会には公述人として交通事故被害者団体の方々などが選ばれました。その中で当会会員でもある前田敏章さんと児島早苗さんに公聴会の様子と公述意見を、佐藤清志さんからは全国交通事故遺族の会の公述意見をご紹介いただきました。

また、意見募集に提出した当会会員の意見文も、ご本人の了解を得て5通ご紹介します。

※第9次交通安全基本計画(中間案)は、道路交通の部だけでも総論と各論合わせて70ページ近い量があります。道路交通の安全についての目標として「①24時間死者数を1年間に3000人(事故後30日以内死者数でおおむね3500人)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。②死傷者数を1年間に70万人以下にする」とし、対策の3つの視点として「①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路及び幹線道路における安全確保」と記しています。詳細はインターネットなどをご覧ください。(会報担当)

### 公聴会のように (公述人として参加して)

#### ■前田敏章(北海道交通事故被害者の会代表)■

10月22日、東京の霞が関ビルで行われた「第9次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会」に、北海道交通事故被害者の会からの公述人として意見を述べてきましたので、報告します。

当初4~5人という募集枠であったのですが、意見を記しての応募期間が1週間と短かったため応募が少なく、結果的には応募者6人の全員が公述人となったようです。

公述人のうち4人が被害者団体(北海道の他に、全国交通事故遺族の会、交通事故被害者遺族の声を届ける会、NPO法人KENTO)で、他に、日本自動車工業会(所属はホンダ、テーマは「自工会の提言」と株ヤシマ(テーマは「車体整備からみた車両の安全性確保とは」)の2名でした。

配布された座席表から知る参加者は、一般公募の傍聴者24人、専門委員2人、内閣府関係者23人?、関係省庁24人(警察庁3、法務省3、国土交通省17、文部科学省1)、各都道府県および政令指定都市の担当者94人、報道6人(総計179人?)であったと思います。

「計画」作成に当たる中央交通安全対策会議専門委員の座長(太田勝敏氏)からの説明のあと、公述人意見発表が応募順で行われました。

私は、与えられた10分間で、根本理念と目標を見直し、これまでの、クルマ優先社会を「支え」、モータリゼーション推進に「寄与」してき

た「計画」から脱し、死傷被害ゼロのためにパラダイムの転換をすべきと訴えました。

なお、他の発言では、被害者団体が声を揃えて「悲劇を生まない社会を」と痛切な意見を述べたのに対し、自工会は基本的な考え方として「活力ある社会の構築と矛盾しない、前向きな交通安全施策実施」「クルマの有用性を損なうことなく、かつ国民の理解を十分に踏まえた施策実行」などと、およそ不条理な「提言」を繰り返していたことを付言しておきます。

公聴会の後、被害者団体4団体8人と関係省庁20人(内閣府、警察庁、法務省、国土交通省)とで、意見交換会が行われ、約1時間半質疑討論を行いました。

この日の行動を終えて感じたのは、8次までの考え方とあまり変わらない「中間案」が既に出てきますので、最終案で大きく骨格が変わる可能性はあるのだろうかという疑問です。ただ、そうした中でも、太田座長が今後の検討課題として、生活道路の面的時速30km規制の導入～市街地全体での低速化～や、自転車をも有効な交通手段として再評価し、走行環境の整備を図ることなどと指摘したことは、ほんのわずかな希望でした。

今後は、本公聴会とパブリックコメントも受けて、1月と3月に検討委員会が行われ、計画案が確定されることですが、私たちがその拠り所として確信すべきは、その真理性と正義性です。ゼロへの目標を明記し、そのための具体の対策を求める声をさらに大きくし粘り強く訴えなければならないと思います。

(北海道札幌市在住)

#### ■児島早苗(NPO法人KENTO代表理事)■

平成23年度から27年度までの5年間を計画期間とする第9次交通安全基本計画の中間案が仕上がりと、10月22日に公聴会が開催されました。公開の場で計画案(中間案)が公表されるようになったのは第8次からの模様で、今回の第9次からは公述人・傍聴者募集が内閣府ホームページ上で始まりました。

NPO法人KENTOでは第8次に続く2回目の公述人参加でしたが、5年前は会場をうめる約200

名の人々がどこの誰なのかも分からず、その人達に向かって交通事故被害者遺族の切実な現状や、計画案への提言を述べました。この5年の間には『犯罪被害者等基本法』が成立・施行されましたので、第9次交通安全基本計画の準備段階で、もう少し速やかに交通事故被害者遺族達の参加が検討されてもいいのではないかと考え、昨年11月に設けられた公聴の場で、専門委員への複数名の交通事故被害者遺族の参加要望を訴えましたが、その後なんら連絡・報告もないまま中間案が出来上がるころまで来てしまいました。

交通安全基本計画は5年に一度策定されるものの為、一度決まれば5年間そのままとなります。これほど重要なものを、前次度計画を踏襲し変化の無いもので収束してしまうようでは意味がありません。何とか「中央交通安全対策会議専門委員会」の専門委員に複数名の交通事故被害者遺族の参加実現を目指し、基本計画をメリハリのある、国民にとって分かりやすい、使いやすいものとしていきたいと思います。

(奈良県奈良市在住)

### 公聴会での 公述人としての意見

#### ■北海道交通事故被害者の会 代表 前田 敏章■

私の長女は、前方不注視のクルマに轢かれ17歳の短い生涯を終えました。被害ゼロを願う北海道の被害者団体として、意見を申し述べます。

まず、理念と目標についてです。「中間案」がこれまでと同様に、「交通事故のない社会を目指す」が、「一朝一夕に実現できるものではない」として、目標数値を年間死者3500人以下としていることは問題です。昨年の意見聴取会でも述べましたが、人が作った道具であるクルマ使用によって、日常的に命と健康が奪われ続けているという事態、これは正に異常と認識すべきです。私が高校生などへの交通安全講話の際に必ず触れる数値があります。2008年は96.3%。日本で身体犯被害者数に占める交通死傷者数の割合です。これを、根絶ではなく、言わば3500人×5

年で17500人+  $a$  の交通死を「仕方がない」とすることは、到底納得できません。

日本学術会議は2008年に、「交通事故ゼロの社会を目指して」という貴重な提言を発表しました。その中で、「ゼロを目指すためには、既存の施策の延長線では無理であり、新たなパラダイム（※時代の支配的な物の見方）を設定して、全ての関係者がそこに向かって努力していくことが必要」と述べているのです。「中間案」の死者数や死傷者数の目標設定は、学術会議も指摘し懸念する「事故はやむを得ない」「事故に遭ったら運が悪い」という現状の追認にもなり不適切です。

お手許に、今年のワールドディ（世界道路交通犠牲者の日）「北海道フォーラム」のチラシを配布させていただきましたが、テーマは「ゼロへの提言」です。昨年のフォーラムで私たちは、「文明や進歩とは無縁のこの「静かなる大虐殺」「事故という名の殺傷」による悲しみの連鎖を断ち切らなくてはなりません」というアピールを採択しました。既に、スウェーデン政府は「ビジョン・ゼロ」という長期目標を国会決議し、壮大なとりくみを始めています。「究極的」ではなく、中期のゼロ目標を明確にし、パラダイムを転換した上で、その核となる抜本策を定めた計画にすべきです。

パラダイムの転換の一つは、安全=生命尊重を、文字通り第一義に置くことです。そもそも「計画」を定めた親法である「交通安全対策基本法」の目的に「円滑化」という文言はありません。しかし「中間案」は数カ所で安全と円滑を同列に扱っています。安全を「円滑化との関連」で論じるのは筋違いです。

一つの具体例を挙げます。私たちは、道路上、それも交差点の横断歩道上で人が轢かれることは決してあってはならないと、歩車分離信号の設置・普及を要望しています。しかしその普及率は、試行によって安全への効果が十分に確かめられているにもかかわらず、依然2%程度に留まっています。北海道でその理由を尋ねたところ、担当者からは、車両通行の「円滑」な流れに配慮するからという返答でした。「安全」が

「円滑」の犠牲になってはなりません。

イギリスの交差点は100%が歩車分離信号と聞きます。生命尊重が言葉だけでなく具体的に進むよう、これを標準化して下さい。

パラダイムの転換の二つ目は、自動車交通の抜本的な速度抑制と制御です。「自動車事故が発生し、それが深刻な事態となる根本の要因は、自動車が重く、高速で走るから」であり、安全と速度の逆相関関係は明白です。「効率」とスピードの価値を優先して押しつけ、人命の問題を「費用対効果」で検討するなど理性を麻痺させてきた、言わば「高速文明」の幻想と矛盾から脱却すべきです。

関連して指摘します。中間案の「人間はエラーを犯すものとの前提の下で、」（それが）事故に結び付かないように……」（p2）という行ですが、このために必要なのは、自動車自体に装置を組み込むことによる速度の抑制と制御です。「ITの活用」は、この速度抑制対策にこそ有効なのであって、「人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し……」（p2）というのは、多くの学者の方も指摘するリスク・ホメオスタシス（※危険の低下が知覚されたとき、運転者がそれに補償的行動をとって危険水準の低下を相殺する）の可能性があります。根本対策とは言えません。そればかりか「ITが人間のミスを補完する」という幻想を与え、悲劇を日常化させているクルマ優先社会の是認につながるものです。これまでの計画でもそして中間案でも随所に強調されているITSは、このような幻想をふりまき続け、他の根本的対策を後送りにするという悪しき役割を果たしますから見直すべきです。求められるのは、「被害ゼロ」の要である速度抑制につながる制御であり、今ヨーロッパでも開発実験の進むISA（※ Intelligent Speed Adaptation：情報技術を活用した速度調整）の実用化などです。

私たち北海道の会では、日本において、ISAと連携してソフトカーというコンセプトでの研究実践が進んでいることを知り、昨年のワールドディの基調講演で「脱・スピード社会」への具体的方策を学びました。お配りした要望事項に

も盛り込んでいますが、運送車両等の保安基準を改正し、道路の環境に応じた制限速度に対応して、自動車自体にもその設定最高速度を超えられない制御装置(リミッター)を義務づけるなど、速度抑制の社会的インフラの開発整備を対策の根幹に据えることが必要です。そして、日本学術会議が提案する大規模な速度制御の社会実験を早急におこない、あわせて、速度標識のない道路の法定速度が時速60kmという現在の道路交通法とその施行令の見直しを直ちにおこなうべきです。

パラダイム転換の第三は、歩行者優先の生活道路の普及と徹底です。

歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくることは、最重要の課題です。そもそも道路は住民等の「交流」機能も併せ持つ「生活空間」ですから、ヨーロッパで進む交通鎮静化の理念と施策にも学び、子どもが遊び、住民が交流できる道にすべきです。車の通行速度を例えば時速20km以下に抑制し、通過車両を最小とするなど規制を徹底し、そして、通行の優先権はクルマではなく歩行者に与えられることを明確にすべきです。

また、この歩行者優先の生活道路は、ハンパやクランクなど道路構造整備を前提とせず、「コミュニティ道路」などと特に指定した地区に限ることもなく、幹線や準幹線の道路以外全てのゾーンで直ちに徹底すべきです。そして、自転車の安全な通行のために自転車専用道(専用レーン)を標準化する必要も強調して下さい。

以上の、パラダイムの転換の上に立って、目標の見直しとともに、「今後の視点」の8つの柱を見直し、柱の1と2に、「速度の抑制・制御」「歩行者優先の道路環境整備」を加えて、ゼロ目標を具体化して下さい。

私たちは、発足間もない2002年より事故根絶のための要望事項をまとめ、関係省庁に提出しております。26の項目、全て切実です。是非計画に盛り込んで下さい。

以下、時間の関係もありますので、数項目に絞って補足します。

★公共交通機関網を整備し、クルマ(とりわけ自家用車)に依存しない移動体系を確立することを明確にした計画にして下さい。

★次に、高速道路の安全問題で、いわゆるロードキル対策があります。道路に飛び出した動物を避けようとして起こる事故ですが、今も頻発しており、私たちの会員の中にも被害遺族がおります。これは高速道路では侵入を防ぐフェンスを万全にし、一般道路では制限速度を下げることで防ぐことが出来るものです。この課題も計画に盛り込んでいただきたいと思います。

(※ロードキル:道路に侵入した動物が、走行する自動車にはねられて死亡すること。全国で年平均34000件、道内で1800件。高速道路では、キツネなど地中を掘って侵入する動物の対策など防護柵の改善整備が必要とされる。)

★また、事故根絶には、原因の科学的究明が必須です。航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダー(※事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる)の全車装着義務化を盛り込んで下さい。これは公正な事件捜査にも直結します。

★関連して、今焦点になっている検察庁の証拠改ざん問題がありますが、私たち当事者にとって、「死人に口なし」の不正捜査は今も無くなっていないという認識です。公正捜査のため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期に開示することがどうしても必要です。この切実な課題も明記して下さい。

以上の要望内容は、「このような措置が執られていれば、私たちのような悲劇は無かった」と、11年前の発足以来掲げている痛切な願いです。どうぞよろしくお願いします。

## ■NPO法人KENTO 代表理事 児島早苗■

奈良県から参りましたNPO法人KENTO代表理事の児島と申します。本日は公述の機会をいただきありがとうございます。道路交通被害者遺族の立場から3つのことを公述させていただきます。

その前に最初にお願ひがあります。我が子が交通事故に遭った日のことを短く話しますので、それが他人事でなく自分の家族に起きたこととして想像し、眼を閉じ下を向いて静かに聞いて下さいますよう皆様全員でどなた様も是非願ひします。

今、皆さんはここで公聴会に出席しています。まさにこの今、皆さんの携帯が鳴り出します。或いは職員が駆けつけてきて知らせるかも知れません。『息子さんが、お嬢さんが、ご家族が、交通事故に遭われましたッ！緊急を要する状態です！一刻も早く病院に来て下さい！来られるまでに手術の必要が生じる可能性があります！この電話で了解をいただいてよろしいですか？輸血の必要も生じるかも知れません。』

皆さんは頭が真っ白になり、すぐ病院へ駆けつけます。救急救命のベッドには、今まで見たこともない姿の家族が横たわっています。生命維持のための様々な管が、頭・額・胸・腕、身体じゅうに付けられています。『どうしたんだ？何があったんだ？死んでは駄目だ！生きるんだ！』瀕死の家族を目の前にしながら皆さんは助けることも、何もできません。泣き叫び、『生きてくれ！死んじゃ駄目だ！』と腕をさすり、身体を抱きしめるだけです。しかし、愛する家族は皆さんの腕の中で息を引き取り、だんだん冷たくなっていきます。』

どうぞ眼を開けて下さい。家族が突然亡くなる、このような想像は決して誰もしたくはありません。なんて不吉な失礼なことと思われるでしょう。しかし、交通事故死は今皆さんの日常生活のすぐそばにあります。平成21年度の交通事故死者数は5千人をきったと言われますが、この数字は24時間以内の死者数の合算です。年間を通した死者数はその1.4倍強で7千人を超えま

す。誰にも、皆さんにも、今日にも起こり得ることです。

では、第9次交通安全基本計画の[基本理念]、[対策]に追加していただきたい3点についてお話します。この3点が実行されると、道路交通のみならず、空・海・鉄道のあらゆる事故が着実に減少します。

### 1. 『真相究明の迅速化・徹底化・透明化』

被害者遺族が家族を喪い最初に強く願うことは、どうしてこんなことになったんだ、何があったんだ、という真相の究明です。何かことが起きたとき、原因をきちんと究明せず中途半端にしてしまうなら、その先に出てくる結果も中途半端なものとなります。さらには同じ過ちがその後も起き続け犠牲者が繰り返されるのです。

### 2. 『情報開示』

被害者遺族は事故の真相の情報を待ちわびています。なぜ事故捜査が何年もかからなければならぬのでしょうか。開示されずに遺族達はさらに苦しみます。昭和60年に起きたJAL墜落事故、先だつてのJR西日本阪神尼崎脱線事故……、真相が明らかにされるまで何年遺族達は待たされなければならないのでしょうか。果てしなく待たされ苦しんでいる間に、国と企業との間で情報の操作が行われていることなどもってのほかです!!

### 3. 『被害者遺族の最低3名を専門委員に参加させて下さい』

交通安全基本計画策定にあたり専門委が20名おられます。この中に被害者遺族を最低3名参加させて下さい。なぜなら、私たち遺族は日々、年中、どうしたら同じ苦しみに遭う人を増やさないで済むのかを考え続けているからです。様々な提案もでき、また実践もしているからです。「危険運転致死傷罪」が成立した最初の一步は、1人息子さんを亡くされたたった1人の母親から始まりました。「歩車分離信号」を提案されたのも息子さんを亡くされたご両親です。

また皆さんのお手元にこの冊子・KENTOがあ

ると思います。これは大人のプロが作ったものではありません。18歳で交通事故死した息子が当時奈良高専に在学していました。その同級生達、当時19歳の仲間達と遺族の私とで作成しました。社会を恨むのではなく、何とか息子の命を生かしたい、「死人に口なし」「泣き寝入り」に終わらせるのではなく、社会に生かしたい、役に立てるものをお願い、3年間かかって作り上げたものです。

私達遺族は、有用な力を保持しています。どうも専門委の中に、最低でも3名被害者遺族を参加させて下さい！

### ■全国交通事故遺族の会■

昨年の交通死者数は、9年連続して減少し、ついに5000人台を割った。「交通戦争」といわれた、昭和45年の死者16765人に比べれば、3分の1以下になったことになる。

しかし状態別の交通被害死者数について見ると、「乗車中」つまり運転者および同乗者の側よりも、「歩行者・自転車」、すなわち交通弱者と呼ばれる者たちの被害の比率が確実に増えている。昨年は交通弱者側の犠牲者が、乗車側の数を超えて、第一となってしまった。

この事実を踏まえ、今後交通死者数を減らしていくための政策としては、より交通弱者にスポットを当てることが、緊急かつ重要であると考える。

交通弱者保護については、今回の第9次案においても広範囲に提唱されているが、即効性・具体性に欠けているように感じられる。同案「3つの視点」において「高齢者」、「歩行者・自転車」、「生活道路」に着目しているが、もっと明確に、強い姿勢での「人最優先策」の実行が求められる。

まず交通事故で、現状最も被害を受けているのは、「交通弱者」であるという事実認識を、国民に周知徹底させる必要がある。「我が身は、自分で守る」という、交通弱者の側に責任を転嫁するのではなく、行政と市民が一体となって事故防止を図ることが絶対条件である。

交通行政の成果を、交通死者数だけで測って

はならない。安全社会の実現、すなわち交通弱者の安全がどれだけ確保されたかという、本質的な問題として捉えていただきたい。

行政の役割であるが、住宅地や文教地域、病院や公園などが主人公であるエリアを「生活ゾーン」として法的に設定し、地方行政や周辺住民の関わり方について、方向性を示して欲しい。さらには、形骸化しつつあるスクールゾーンなど現行の域内規制を見直していただきたい。

その上で、車優先の「幹線道路」と、人間優先の「生活道路」を明確に区分して、両者の棲み分けを明確にすることから取りかからなければならない。歩道・ガードレールの整備、歩行者の通行妨害になっている電柱の地下埋設化、道路標示・標識などの整備などを進めていただきたい。

次いで重要なことは、「生活道路」における車の走り方である。計画案には、歩車分離やIT導入など、ハード面での対策が謳われている。だがその前に、生活ゾーン内では「人」の安全が最優先されることを実感することができる政策を実行するべきではないか。

近道・抜け道や渋滞逃れなど、住民に係わらない外部車の侵入制限や、侵入車の速度制限など、現行法下ですぐにでも実行可能な対策が求められる。

生活ゾーン内に不用不急の外部車を侵入させないため、侵入した車に物理的なストレスをかけるためのライジングポールや、ハンプなどを増設して、市民の安全を確保して欲しい。

場合によっては、これら施策の効果を高めるため警察による取り締まり強化や、違反者への処罰など、徹底した包囲網を敷くべきである。

以上、生活ゾーンと生活道路の設定と交通弱者対策を、今般計画に盛り込むとともに、タイムテーブルを設けて、計画の実効性を監視していただきたい。

そして、これが第9次交通安全計画の目玉であることを市民に知らしめ、市民の側もこの計画に引き込むため、徹底した啓蒙活動をお願いしたい。

ところで政府は、環境やエコロジーの観点か



## 当会会員の提出意見

(各個人として提出)

ら自転車の普及に乗り出している。それに連動して道交法が改正された結果、軽車両である自転車が、大手を振って歩道に侵入して来た。必然的に歩道上における自転車とのトラブルが増え、歩道といえども、もはや安全な通路ではなくなってしまった。

このところ自転車による事故は激増し、ひき逃げも増えている。しかし自転車には、自賠責保険のような被害者救済制度がないため、救済されない被害者も多い。

自転車専用道路や駐輪場の増設、自転車の運転マナーや事故時の対応などの教育、自転車の登録制による悉皆保障制度など、行政が力強いリーダーシップを発揮して、来るべき自転車社会を牽引していただきたい。

また最近、自転車と自動車の中に位置する、様々な移動機が登場している。身体障害者や高齢者用の電動車イス、セグウェイのような遊具、ますますパワーアップする電動自転車、発売目前の電動バイクや、少人数用の電気自動車等々、従来の自転車と自動車の中に、多種多様な乗り物がひしめき合う時代が、間もなく到来しようとしている。

高齢化社会、省エネ、生活の多様化などに後押しされ、これから急速に発展・発達が予測される多種多様な移動機について、性能面における基準作りを急がなくてはならない。

さらに免許制度の見直しを含めた法的整備が必要と思われる。何より、被害者対策は、すぐにでも取りかかっていたきたい。

自転車、および新規移動機について、今般計画における重点施策や新規施策には、積極的に盛り込まれていないように見受けられる。その必要性和重要性を認識されるとともに、早速にも対策を講じて欲しい。

さもないと、一番近距離にある歩行者に大きなリスクを負わせることになりかねない。

400字以内の制約がありましたが、超えている意見もあります。(会報係)

■「良好な生活環境構築を目指すまちづくり組織」代表・永田治夫■

意見の事項名：交通事故死亡者ゼロの長期ビジョンと歩行者衝突回避装置の標準装着化を盛り込め！

交通安全基本計画の副題に「交通事故のない社会を目指して」と掲げ、本文でも「交通事故のない社会を目指すべきである」としているにもかかわらず、肝心の10年後の長期ビジョンが欠落しているがために、実のない文章の羅列になっている。

1997年に政府が「ビジョン・ゼロ」という長期目標を国会決議したスウェーデンでは、自動車メーカー(ボルボ社)でさえ、「2020年までにはクルマの乗員だけでなく、歩行者等も含めて自社のクルマでの死亡事故をすべてなくしてしまおう」と公言している。

特に、歩行者の交通事故ゼロ実現に向けて、近年、カメラ技術やCPU制御技術が急速に進み、実用化の段階に来たので、歩行者衝突回避装置の全車種への標準装備化と歩車分離信号の普及などの具体策を基本計画に盛り込んで頂きたい。

(神奈川県横浜市在住)

■田中 牧■

交通安全基本計画(中間案)の前書きは、交通事故防止のために、行政・自動車メーカー・国民の三者が全力で取り組むべきことを謳っていますが、これは、笑止千万ではないでしょうか。例えば、安全な食品を作るのは食品メーカーの仕事であることは常識となっています。毒物が混入していないギョウザを作るのは、ギョウザの製造者の仕事です。国民(消費者)は食べることに専念すればよろしい。なぜ、自動車という商品だけが自動車製造者の役割をぼかしてしまうのでしょうか。

中間案の第3節のII-4「車輛の安全性の確保」

で、先進安全自動車(ASV)技術の衝突被害軽減ブレーキの開発・普及促進に言及しています。しかし、今年5月には、国内自動車メーカーは時速30キロ以下の条件付きとはいえ、歩行者衝突回避装置を装着した車を、既に商品化し、約6割の顧客が10万円のオプション代を支払っている現状に対し、中間案の施策は遅きに失すると思えます。

ASV技術の普及・促進について自動車メーカーの役割を明確にするもっと踏み込んだ施策をお願い致します。

尚、念のために申し添えますが、私の意見は、自動車メーカーの責任を追及するというようなことでは全くなく、歩行者や高齢者の巻き添え事故を防ぐ安全な車を自動車メーカーに早急に提供して頂きたく、また、これに係る応分な費用も喜んで負担するという自動車の利用者が過半数だということを前提にしております。

(神奈川県横浜市在住)

## ■後藤 昇■

道路交通の安全についての目標が二つあげられているが、③として、全死者中の歩行中、自転車乗車中の死者の割合を10%下げる、を加えるべきである。

日本は、歩行中、自転車乗車中の交通事故死者が50%を越え、主な欧米諸国に比べ極端に高い。これは交通弱者が守られていないことであり、欧米諸国より非人道的なことがまかり通っていることを示している。これは世界に対しての恥である。

少なくとも欧米諸国並みの30%に下げるべきである。すぐには無理だとしても、まず10%下げることを目指すべきであり、目標に掲げるべきである。  
(東京都新宿区在住)

## ■富田悦哉■

(p.1)「依然として交通事故件数が高い水準で推移している」⇒弱者優先と言いながら、なお自動車交通の便を優遇してきた政策の結果である。  
(p.1)「交通事故被害者の存在に思いをいたし」⇒毎年11月の第3日曜日は国連決議、WHO提唱

による「世界道路交通犠牲者の日」である。政府は国民に追悼を呼びかけてはどうか。

(p.1)「人優先」、「交通弱者の安全を一層確保」⇒日本が文明社会である証として、道路交通において「人優先、弱者優先」であることを道路交通法に明文化するべきである。

(p.2)「歩道の整備を積極的に実施」⇒接触の危険を排除するのは歩車分離するのが有効であるが、どの道路にも歩道を設置できる訳ではない。むしろ生活道路においては、正しい規格の路側帯整備や速度規制、自動車の速度を抑えるような道路構造が必要である。歩道設置に固執する対策は、生活道路の安全対策を停滞させる。

(p.9)「全死者数に占める歩行中及び自転車乗車中の死者数の割合が高い」⇒なぜ割合が高くなっているかの考察が無い。有効な対策を提起するために必要ではないか。

(p.12)「これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつた」⇒一定の効果を否定するものではないが、(p.1)基本理念で「依然として交通事故件数が高い水準で推移している」という認識ならば、これまでの対策に不足していた点を大いに検討するべきである。

(p.13)「人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を」⇒どの道路にも歩道を設置できる訳ではない。むしろ生活道路においては、正しい規格の路側帯整備や速度規制、自動車の速度を抑えるような道路構造が必要である。歩道設置に固執する対策は、生活道路の安全対策を停滞させる。単に「歩道の整備等」ではなく、その他の対策を積極的に行うことを明記するべきである。

(p.13)「自転車の安全利用を促進するためには、……」⇒自転車の走行空間の確保にあたって重要な視点は、自転車の歩道走行によって歩行者が危険にさらされている現状を是正するということであり、これを明記するべきである。「歩行者の安全確保」は最優先されなければならない。

(p.14)生活道路における安全確保⇒車道幅員5.5m未満の道路は、基本的に「歩行者・自転車優先道路」という位置づけをし、標示をするべきで

ある。またそれに伴い速度規制も実施する。これは住民からの申し出を俟つのではなく、原則として行うべき施策である。

(p.14)幹線道路における安全確保⇒幹線道路は一般的に自動車通行に支障の無いよう配慮され、自動車優先の構造となっている。その反面で歩行者・自転車の安全対策が不足していたり、通行の不便を強いている場合があり、それが事故の要因となっているとも考えられる。データの解析も結構だが、ここでも「人優先」の考えの下に安全対策を行うことを明記すべきである。

(p.15)「限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高める」⇒そもそも道路建設には多大な予算をあてるのに、交通安全対策には不十分な予算しか配分しない政治思想が、「依然として交通事故件数が高い水準」を放置しているのではないか。

(p.15)「道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する」⇒住民の動きに対して行政が応えなければ、住民は動かない。現在の道路行政は道路管理者(市区町村、都道府県、国)、警察(所轄、本部)などバラバラで、住民が働きかけるにも大変な労力がかかる。しかもどこで対策を決定するのか明確でなく、住民の提起もたいてい立ち消えになってしまう。道路行政に関する権限や窓口を整理する行政改革が必要である。

(p.16)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備⇒ここでも「歩道」が前面に出されているが、歩道設置に固執する対策は、生活道路の安全対策を停滞させる。むしろ生活道路においては、正しい幅員の路側帯を整備し、カラー舗装によって視覚的に自動車に対して速度抑制を促し、道路全体を「歩行者・自転車優先道路」と標示することをスタンダードな方法とすべきである。これによっても対策不十分な区間については、防護柵設置や歩道設置を行なったらよい。また道路行政側は横断歩道の設置を躊躇するケースが多いが、「人優先」の考えの下に地域住民の歩行ルートをよく観察して、実態として横断の多い個所には横断歩道を設置することが必要である。とくに高齢者の安全対策には、必要な横断歩道設置が欠かせない。

(p.18)幹線道路における交通安全対策の推進⇒ここでも「人優先」の考えの下に安全対策を行うことを明記すべきである。とくに高齢者の安全対策には、必要な横断歩道設置が欠かせない。

(p.21)改築等による交通事故対策の推進⇒(ア)において条件的に既存道路拡幅、バイパス整備、自転車道設置が記載されているが、これらの条件が満たされなくても、歩行空間の確保、道路空間の再配分、自転車歩行者分離は実施されなければならない。ここは、「歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、「人優先」の考えの下に、歩行空間の確保、道路空間の再配分、自転車歩行者分離等の道路改築事業を行う。」と書けばよいのではないか。

(p.21)改築等による交通事故対策の推進⇒自転車通行については、必ずしも自転車道が必要なわけではなく、既存道路に自転車レーンを設定することで安全対策が大幅に改善される。自転車道設置に固執する対策は、自転車の車道通行の安全対策を停滞させる。

(p.23)効果的な交通規制の推進⇒違法路上駐車および自転車の信号無視について、厳格に全面的に取締まれる体制を整備する必要がある。現状のように大半が取締りを逃れている状況では、法・規制は骨抜きになってしまう。

(p.27)公共交通機関利用の促進⇒高速道路無料化、エコカー減税などの偏った交通政策のために公共交通機関が疲弊している。公共交通機関の安全確立、サービス改善のためには、経営基盤への公的援助が必要と考える。迫られる環境問題への対策として、市街中心等の特定区域においては自動車の進入規制を実施し、公共交通機関を利用する政策も必要である。

(p.28)総合的な駐車対策の推進⇒まず厳格な違法駐車排除が必要である。「悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して」とはもっともらしく聞こえるが、結果的に現在の規制は骨抜きになっており、「みせしめ」程度に一部が処分されているだけである。取り締まりは必ずしも処分に行き着かなくても、常時“追い払う”ことで一定の成果は得られるのではないか。

(p.31)子どもの遊び場等の確保⇒歴史的に子どもは路地・生活道路で遊んでいたことを踏まえな

ければならない。これは一つの文化ともいえることであるにもかかわらず、自動車利用の増加により道路から排除され、現在では路上で遊ぶことが違法行為であるかのような扱いをしていることは嘆かわしいことである。生活道路の安全は、海外の例を見るまでもなく、究極的には子どもが路上で遊べるような状態が望ましい。

(p.34)交通安全教育⇒所属組織を利用した交通安全教育は効率がよいと考えられるが、問題は交通安全教育に協力するような組織に属さない人々への教育である。これについては自動車運転免許講習くらいしか有効な手立てを持ちえていないのではないか。不特定多数に対してはテレビ・ラジオに広報を流すのが最も効果があると思われる。これはたいへん経費のかかる方法であるが、結局は国民の生命保護にどれだけ経費をかけるかである。またそれとあわせて、自動車のコマーシャルの中に一定割合、交通ルール・運転モラルについてのメッセージを義務付ける。

(p.34)交通安全教育⇒自動車販売コマーシャルは、自動車利用による便利・快適を強調することで、結果として自動車利用頻度の増加、車両寸法の増大を招き、道路交通状況の悪化の遠因となっている。購買意欲を煽るのみの自動車販売コマーシャルを抑制し、その中に一定割合、交通ルール・運転モラルについてのメッセージを義務付けるべきである。

(p.39)自転車の安全利用の推進⇒問題は、どのような機会・方法で自転車安全利用を教育するかである。「あらゆる機会を通じて」は具体性に乏しい。

(p.44)運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実⇒現在の自動車教習所の教習は、運転免許を“取らせる”ことに重点があり、運転技能に劣る者、運転者として性向に問題がある者を厳格にふるい落とす制度になっていない。問題のある運転により事故を起こした運転者を世に出したことについて、自動車教習所が責任を問われることはないのか。自動車教習所の講習においては「人優先」思想を徹底浸透させることが必要である。また自動車利用の便利に付随して生じる、社会(他者)への損害について認識を深めさせ、安易な自動車利用の意識を矯正する

ことが必要である。

(p.45)運転者に対する再教育等の充実⇒取消・停止処分者については、再違反の恐れが無いという確信が得られたうえで再交付するべきである。飲酒運転違反者については、まずアルコール依存症を疑い、専門医師への受診・治療を義務付け、治癒証明をもって再交付するべきである。

(p.45)高齢運転者対策の充実⇒認知機能検査の結果、運転適性に劣る者については厳格に運転免許を停止するべきである。運転適性を欠く者は認知症だけではない。残念だが加齢により運転に必要な能力を失っていくのは現実であり、これを「教育」で克服することは不可能である。運転免許停止にあたっては、自動車運転が“生命線”であるとの温情によることなく、厳格な判定で行うべきである。

(p.46)運転免許制度の改善⇒更新手続の簡素化はよいとしても、更新時の講習については内容をより充実させる必要がある。現在のような通り一遍の「講習」では効果が疑問であるし、受講する側もかえって煩わしい。

(p.50)車両の安全性の確保⇒「人優先」の考えの下に、車両においても歩行者を保護する機能を積極的に取り入れていくべきである。例えば車両前面の突起物は無くすべきであるし、車体そのものも歩行者に極力衝撃を与えないような材質・構造とすべきである。また対歩行者用エアバッグ、ネットなども研究されるべきである。

ドライブレコーダについては、事故分析機能にとどまらず事故抑止効果もあることを考えあわせ、将来的にすべての自動車に搭載を義務付けるべきである。

ブレーキ・アクセルペダルの「踏み間違い」事故が多発しているが、これについて車両安全面から言及していないのは不可解である。研究者の間では現行のペダル操作方式が抱える欠陥については周知であるし、一部では改良ペダル試作も行なわれている。車両安全面からこの問題に取り組むことを明記するべきである。

(p.54)自転車の安全の確保⇒自転車事故による被害者の救済制度もしくは自賠責制度の創設を視野に入れる必要があるのではないか。規定の制動装置を取り外した違法自転車が流行る傾向が

あり、この取り締まりを強化する必要がある。  
(p.56)交通の指導取締りの強化等⇒「悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締り」とあるが、極悪とまでいかななくても日常的に見過ごされることで、全体的なルール無視の風潮を高める違法行為がある。現在頻繁に見かけられ、かつ大半が取締りも受けず見過ごされているのが、路上違法駐車(とくに路側帯を塞いだもの)と自転車の信号無視である。これらは警察官の目前で日常的に行なわれている。

(p.56)交通の指導取締りの強化等⇒最近の風潮として“ながら運転”が目につく。運転中の携帯電話・メールの使用は法律で禁止されたにもかかわらず、なお自動車・自転車の運転手が見ている光景は日常的に見かけられる。また歩行者についても携帯電話・メールを使用しながらの注意散漫な歩行が多くみられる。

カーナビについては、運転に関係のないテレビやビデオの視聴が可能な機種が広く販売されている。実際に運転中に車内でテレビを視聴している場面を見かけることも多い。このような“ながら運転”を助長するような機器の販売が、どうして放置されているのか不可解である。自転車・二輪車の運転者がヘッドホン、イヤホンを使用しながらの運転も散見する。

(p.65)損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進⇒自転車事故の被害者については、加害者が保険未加入または資力を持たないなどの理由により、十分な賠償・補償を受けられないという例を聞く。この対策を検討すべきである。

(東京都世田谷区在住)

## ■足立礼子■

・この計画案は毎年3千人以下の人為的死亡・70万人以下の死傷の発生を前提にしている。このような異常な「安全計画」は他に類がないにもかかわらず、その深刻な事態と死傷者に対する責任の所在は曖昧にされ、しかも「犠牲者を1人も出さない交通社会」への見通しもない。

・高齢者や歩行者(含自転車)の事故被害の多さが課題として記されているが、その背景にはこれら弱者の安全を無視して、車優先、スピード優先で車の利用拡大を国があおり続け、クルマ

依存社会を築いてきた歴史がある。その反省もなく、現状肯定のままで年間70万人の死傷はやむなしとするなら、犠牲者は人柱でしかない。

・車は危険物であるが走行場所は隔離されておらず、運転者はだれの監視も受けずに運転できる。この本質的な問題をふまえると、生命尊重のための最重要策は、自動車の利用抑制・脱車依存政策である(本案にはこれが欠落)。さらに、大幅なスピード抑制対策(車体構造、道路構造、IT管理、規制、罰則等の複合対策)、運転資格の水準強化、運転時の監視システム(ドライブレコーダー、アルコール感知器等の装着義務化等)も必須と考える。

・本案では地域住民の協力の重要性を記しているが、住民の危険改善要望に対して地域の警察・行政は後ろ向きである。事故が起きてからの改善では遅い。警察や行政の責務こそ記すべきである。

・通学路の安全対策が記されているが、子どもは通学路だけでなくすべての一般道を利用する。また、子どもの遊び場として公園の増設が記されているが、公園に行くにも道を通る。本来道そのものが、社会との接点であり、人々の交流空間として人間社会には欠かせないものである。「人間のための道・まち」のビジョン構築を望みたい。  
(東京都三鷹市在住)



りんごの落ち葉(会員K・Tさんの絵)

## 「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」 で伝えたいこと(その1)

9月下旬、表題のような書籍をウェブサイト上に公開しました。章構成は以下のとおりです。本稿では第1部について紹介させていただきます。

- 第1部 欧州における歩行者と自転車の道
  - 第1章 コペンハーゲンの道
  - 第2章 アムステルダムとデルフトの道
  - 第3章 ベルリンとフライブルクの道
- 第2部 歩行者と自転車のための道の再構築
  - 第4章 わが国の交通事故と道路
  - 第5章 区画道路における「ソフト分離」の推進
  - 第6章 幹線道路における「自転車レーン」の確保

### はじめに

この数年、自転車について割り切れない思いでいたが、05年に自転車に関する委員会のメンバーになった。そこでの議論が自転車の現状を直視したものではないと感じ、欧州の実態を見てみたいと思った。90年代に度々北欧やドイツへ調査旅行に出かけていたが、およそ10年ぶりに行ってみると、自転車道の整備が進み、道路全体が大きく様変わりしているように感じた。ゾーン30などと呼ばれる生活の場の道路についても調べたいと思い、06年、07年を合わせて計7週間かけて調査を実施し、移動日以外は公共交通機関を使いつつも、1日に2万5千歩ぐらい歩き回り、都市の実態をまるごと捉えようとした。

その過程ですぐに感じたことは、歩行者、自転車、クルマ3者の通行区分といったハード面にとどまらず、ソフト面において3者相互の信頼関係が築かれているということであった。自転車とクルマが対等な関係を築き、ともに最も無防備な歩行者を最優先として気遣い、振る舞うことが、生活様式といえる域に達している。「道路交通文化」というものが根付いている。もちろん、欧州の国や都市によって差異は見られるが、ベクトルはその方向にあると確信した。

この「道路交通文化」は、次のような2つのブ

ロセスで培われてきたのではないかと考えた。

欧州の道路空間の第1の特徴は、住宅地などの区画道路には、おしなべて、ゾーン30などと呼ばれる速度規制がかけられ、さらに、ボンエルフと呼ばれる速度抑制の物理的手法が導入されている。歩行者の安全性が最優先であるという理念を具現化し、かつ、実践を促す仕組みであり、それを、子供の頃から、当たり前の生活環境として馴染んできている。「クルマ優位」ではないことを身をもって学ぶ上で、これほど有効な手段はないであろう。これが「道路交通文化」の第1段階だったのではないか。

第2の特徴は、大気汚染や地球規模で進む気候変動問題に触発された市民による自転車利用が増加し、これに呼応する形で、行政は市街地の幹線道路の車線を削減しながら、自転車道を整備してきたことである。コペンハーゲンでは幹線道路といえども、車道は片側1車線に削減して自転車道を整備し、アムステルダムやフライブルクでは、自転車とトラム(路面電車)に車道を明け渡すかのような形で道路空間を利用している。高速道路は別として、市街地の幹線道路においても、やはり「クルマ優位」ではないことを具現化しているわけであり、単に自転車利用者が増えたというだけではなく、行政が自転車道整備という具体的な形で自転車をバックアップする社会的意思表示をしたことが、自転車のクリティカル・マス(尊重すべき大きな勢力)を確たるものとした。これが、自転車とクルマが対等な関係を築くことを促し、第2段階の「道路交通文化」に発展したのではないか。

繰り返すが、区画道路においても、幹線道路においても、「クルマ優位」ではないという道路整備が、誰の目にも見える形で進んでおり、そうした道路空間のハード面のサイン性が、ソフト面の信頼関係を喚起してきた。単純化すれば、「道路交通文化」は、その価値観を道路空間にお

いて可視化することにより育まれてきたといえるのではないか。

ひるがえって、日本の道路空間には「クルマ優位」のサインしか目に入らない。その異常性は次の2点に集約される。

第1は、歩行者が犠牲となる交通事故が異常に多いことであり、死に至る交通事故のうち1/3を占めている。人口当たりで比較しても、欧州主要国の2倍以上であり、オランダと比較すれば4倍以上である。歩行者の死者数に占める高齢者の比率が約70%と高いことも大きな特徴であり、「高齢歩行者の交通事故死」が欧州における交通事故との違いを際立たせている。高齢者の事故は自宅近くの身近な道路で多く発生しているが、歩道のない狭い道路であっても、クルマは我が物顔で走る。日本の道路交通は、生活の場においてさえ、弱肉強食的な野蛮状態であり、この構造的な問題ゆえに、交通事故死者数が全体として減少傾向にある今日においてもなお、「高齢歩行者の交通事故死」には確たる改善の兆しは見られない。

第2は、日本における自転車の普及率は世界でトップクラスであるにもかかわらず、この軽車両が歩道を通行していることである。70年をピークとする交通事故死者数がピークを迎える70年の『道路交通法』の改正により、あたかも善意の緊急措置であるかのようにして「自転車の歩道通行可」という大きな舵取りをし、今日に至っているが、歩行者の聖域であるはずの歩道において、自転車は歩行者にとって大きな脅威となっている。同時に、自転車を歩行者と同じ類型であるかのように扱う交通法は、歩行者よりも遥かに高速な車両であることについての自転車利用者の自覚を希薄にし、目に余るルール違反の横行を招き、自ら

を死に至らしめる事故を招くなど、カオスともいえる事態に陥っている。

これらの根は一つであり、「クルマ優位」を保証する「車道至上主義」の道路行政にある。それがクルマのドライバーをスポイルし、次いで自転車利用者をスポイルするに至っている。

民主主義が普遍的であるように、道路交通にも普遍的な形があるはずであり、日本独自の道路交通法など、あるとは考えられない。それではどうあるべきか。本書では、写真や図を多く用いて、欧州に学びながら日本の実態を考察し、そのあるべき方向を実証的に提言することを試みている。

### コペンハーゲンの自転車道

デンマークの首都コペンハーゲン市は、2016年までに全ての幹線道路に自転車道を設置する計画を推進しており、04年時点で84%程度整備されている。本誌表紙写真で紹介したように、自転車交通量3万台/日の自転車道があり、雨の日でも写真1のように、フードをかぶって通勤通学する様子が見られる。自転車通勤通学率は03年時点で36%であり、公共交通機関33%、クルマ27%を上回っている。おそらく、欧州随一の自転車都市であろう。

写真2は市街地の主要な幹線道路であるが、車道は片側1車線である。以前は片側2車線であったが、自転車道とともに、島式のバス停を車道脇に設置し、余った部分に駐車帯や街路樹を配置したようである。島式のバス停は、自転車と歩行者のクロスを回避するために積極的に設置が進められている。幹線道路のほとんどは車道、自転車道、歩道の幅員構成は1:1:1であり、それに共用的なスペースがついているという形である。



写真1 雨の日も疾走する自転車集団



写真2 一般的な幹線道路の自転車道



写真3 徹底されている2段階左折



写真4 1車線一方通行の駅前大通り



写真5 狭い車道と自転車道



写真6 いくつもの道路が交わる無信号交差点

ついでながら、この写真の自転車はクリスチャニア・バイクというもので(表紙写真にも映っている)、前輪2輪の間にボックスがついており、子どもを4人まで乗せることができるものである。大きな荷物も載せることができるので、「クルマいらず」といってよい。

写真3は2段階左折(車両は右側通行)のために待機する自転車の集団である。2段階左折は見事に徹底されており、横断歩道や歩道を通行する場合は自転車を降りて歩くというルールも徹底されている。日本とは違って、自転車の空間が確保され、ルールが単純化されているので、自然体で遵守できるのだろう。

### アムステルダムの自転車道

コペンハーゲンの市内交通の主体はバスであるが、オランダの首都アムステルダムではトラム(路面電車)である。写真4は中央駅前的大通りであるが、写真右手から歩道、自転車道、車道、対面のトラム軌道と停留所、自転車道、歩道で構成されている。驚くまいことか、車道は1車線一方通行であり、平行する別の道路とペアで1本の幹線道路となっている。都市交通の主体はトラムと自転車であり、それが確保されていたらりっぱな幹線道路という考え方もかもしれない。

アムステルダムは干拓によって開かれた運河の多い都市であり、道路の幅員は概して狭い。主要幹線道路はトラム路線でもあるから、それ以外の車道部をクルマと自転車が利用することとなり、写真5のように、車道もギリギリ、自転車道もギリギリといった道路を多く見かける。クルマの道も必要だが自転車の道も必要なので、狭いだろうけど「仲良くやってね」といった考え

方ようであり、自転車道を何としても確保することが重視されているようである。アムステルダムでは幹線道路における自転車道整備はすでに終了しているとみられる。

写真6は中心市街地の交差点であるが、歩行者や自転車が勝手な方向に進み、そこへトラムがやって来るといった感じで、始めは何がどのようになっているのか、理解できなかった。ここは無信号交差点であり、いくつもの道路がこの地点で交わるので、信号では制御できないということなのかもしれないが、「クルマ優先」ではなく、無防備な歩行者や自転車を優先して「仲良くやろうね」の精神があるからこそ成り立つ交差点だと思われる。実際、タクシーに乗った時、この交差点で随分待たされた経験がある。こうした無信号交差点は「道路交通文化」の熟度を表すものであり、最近、欧州で注目されているシェアード・スペース(共有空間)の裾野を形成しているように思われる。

なお、高速道路を市街地の外周部に配置し、市街地に通過交通を入れないのが欧州の道路計画の常識であるが、とりわけ、アムステルダムでは徹底しており、クルマに不便を強いることに何の躊躇もないようである。

### ベルリンの自転車道

ドイツの首都ベルリンでは、コペンハーゲンやアムステルダムほど、自転車道整備は進んでいないし、自転車通勤通学者もそれほど多く見かけない。また、ドイツでは一般化していることであるが、写真7のように歩道上に設置された自転車道が多い。そして、歩道や横断歩道を通行する自転車を頻繁に見かける点も先の2都市と





写真7 歩道上に設置された自転車道と逆走自転車



写真8 歩道上自転車道は交差点部では車道化する



写真9 車道の内側に入って左折する自転車集団

は異なる。それらの多くは逆走自転車であり、一方通行の自転車道を走ることができないためであろうが、こうしたモラルハザードは自転車道を歩道上に設置していることに起因しているように思われる。歩道上の自転車道に慣れると、ちょっとぐらいはみ出てもよい、歩行者に迷惑をかけなければよいなどと考えてしまい、歩道を逆走してしまいがちなのではないか。

日本でも歩道上に自転車道まがいのものを設置して歩行者と自転車を分離するなどといっているが、交差点部では合体するという矛盾がある。一方、ベルリンでは写真8のように、歩道上自転車道は交差点部では車道化する。歩行者の安全のためには交差点では完全に分離すべきだと考えられているわけであり、この点が日本とは大きな違いである。なお、歩道に自転車道を設置するのは、車道脇の駐車帯を一掃できないと考えているためであり、自動車産業が基幹産業であるドイツの弱さかもしれないが、最後の一線は崩していないように思われる。

また、写真9は左折する自転車の集団であり、一般部では車道の右寄りを通っていたが、手信号をしながら直進レーンの内側に入り、その後、クルマと並んで左折した。ちゃんとした自転車道がない場合、2段階左折ではなく、このような左折方法も合法だということであるが、これを見かけた時は驚愕した。このようなことが実際にできるのは、クルマと自転車の悪くない関係があるからであり、日本とはやはり、格段のレベルの違いといえよう。

## 区画道路の速度規制

区画道路とは、幹線道路以外の道路のことで

ある。ドイツやオランダの区画道路は30km/h規制のゾーン30であり、ベルリン市の担当者は単にゾーン30と呼んでいたもので、道路というよりも住宅地の通路といった扱いのようである。日本ではやや誤解があるかもしれないが、ゾーン30は指定された路線の区画道路、あるいは、指定された区域の区画道路ではなく、幹線道路以外の全ての区画道路が30km/h規制であることを意味している。

この点は図1で理解しやすいのではないか。これはコペンハーゲン市の道路ネットワーク図の一部であるが、濃



図1 道路ネットワーク図の例

く塗られた線が幹線道路であり、それに囲まれた内部(灰色)に細かい線(白色)で示されているのが区画道路である。デンマークの場合、基本はゾーン40であり(実際にはゾーン30も多い)、凡例では、灰色の部分は40km/hリミットゾーンと記されている。ゾーン30もこのように面的で、全体的なものである。ちなみに、ゾーン30において見かけるクルマは最徐行であり、30km/h近くの速度で走るクルマは存在しないといってよい。この点はゾーン40においても同様である。

## ボンエルフの手法

区画道路の形態は、欧州の都市において大きな相違がないので、ここでは都市名にこだわら



写真10 駐車場化している区画道路



写真11 狭窄と駐車帯



写真12 シケイン

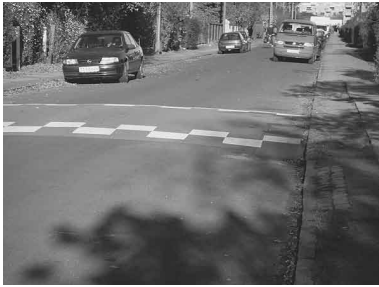


写真13 ハンプ



写真14 歩道プラトー



写真15 交差点プラトー

ずに例示したい。

ゾーン規制をかけたうえで、ボンエルフの手法を導入する場合もあるが、特に何も無い場合も多い。いずれにしても、ほぼ共通しているのは、**写真10**のように両側ないし片側に駐車帯が設置されていることである。よそ者にも、幹線道路と区画道路の違いは駐車帯があるかどうかで見分けることができるというよい。とりわけ古い建物の多い中心市街地では、もともと駐車場を設置していなかったため、路上駐車を認めざるをえなかった。これが車道の実質的な幅員を狭め、速度抑制と通過交通の排除に効果的であるとして積極的に位置づけられているようである。区画道路といえども、歩道は設置されているので、歩行者にもさほど不都合はない。

区画道路でも、片側2車線取れるほどの幅員の広い道路も多く、駐車帯を設置してもなお車道幅員が広い場合もある。特に、そのような場合に導入されるのがボンエルフの物理的手法である。**写真11**は狭窄の例であるが、狭窄の列には駐車帯が設置されるので、これ自体に大きな効果があるわけではない。**写真12**はシケイン（屈曲）であり、クルマの動線を曲げるにより速度抑制をするもの、**写真13**はハンプ（隆起）、**写真14**は歩道プラトー（歩道部の台地化）、**写真15**

は交差点プラトー（区画道路同士の交差点の台地化）であり、いずれも車道をアップダウンさせることにより速度抑制をさせようというものである。このような手法の1つないし2つが、道路の状態に応じて導入されている。

こうした区画道路の多くは一方通行であり、その入口に**写真16**のようなゾーン30の標識が立てられていたり、**写真17**のような交通静穏化の標識が立てられていたりするが、何も無い場合も多い。交通静穏化の標識があるから交通静穏化というわけではなく、ゾーン30自体が交通静穏化を目指したものであり、交通静穏化の標識は効果的だと考えられる箇所に設置しただけのように思われる。標識が多いのはベルリンであり、アムステルダムではほとんど見かけなかった。

また、**写真18**はベルリンで見かけたものであり、ボールを持った子どもが胸を張って歩き、クルマに乗った大人がその後を歩くという絵文字が描かれている。「クルマは子どもの歩く速度に合わせなさい」ということであり、「ゆっくりと走る 交通静穏」という文字も書かれている。おそらく、これは住民によって描かれたものであろう。ちなみに、コペンハーゲンにはゾーン15の区域もあるが、住民の要望によるものだという。区画道路は住民のための道路であり、住民



写真16 ゾーン30の標識



写真17 静穏化道路の標識



写真18 「クルマは子どもの歩く速度に合わせなさい」という絵文字

主導が進んでいるようである。

一方、日本の区画道路の条件は全く異なる。それでもどのようにして交通静穏化のねらいを実現するか、については次号で。

(公共空間アナリスト／愛知県名古屋市在住)

※「歩行者と自転車の道の革命」のサイトは

[http://web.me.com/publicspace/hokosha\\_jitensha/](http://web.me.com/publicspace/hokosha_jitensha/)

ご希望の方にはPDFファイル版をCDに入れてお送りします。

(郵送料を含め1,000円)

連絡先 E-mail: [vyu05327@nifty.com](mailto:vyu05327@nifty.com)

TEL: 052-322-3603

## 投稿

# じゃあ自転車はどう走るか [4] 自転車レーン

富田悦哉

自転車、歩行者、クルマ、速度が異なるものを混ぜこぜに通行させるととかくトラブルが起きます。歩行者には歩道、クルマ(車両)には車道があり、では自転車についても専用の通行区分があればよいのではないか。このように考えるのは順当だと思います。

近年車道の一部等を改めて自転車道または自転車レーンとして整備する例があらこちらで

見られるようになりました。自転車の走行環境改善に向けて具体的な動きが起きていることは歓迎されるべきでしょう。でも、作ればいい、あればいいというものではないですね。

## (1) 自転車通行区分

自転車の通行区分はおおよそ表1のようになっています。

(表1) 自転車の通行区分

名称等	構造・標示	備考
①車道左端	とくになし	これが基本原則
②路側帯	白線による標示	通行することができる。ただし路側帯は自転車レーンではない。歩行者優先は歩道と同じ。
③歩道(自転車通行可)	自転車通行可の標識	標識の他にも道交法により例外規定多々。歩行者優先。
④歩道上の「普通自転車通行指定部分」	②のうち、歩道上を線、色舗装、植樹などで区分した部分	あくまで「歩道」である。指定部分においても歩行者優先。
⑤自転車道(狭義の)	柵などの工作物で歩道・車道から区画されている。	自転車専用。自転車はそこを通行しなければならない。
⑥自転車専用車両通行帯(自転車レーン)	車線によって区画され「自転車専用」と標示されている	車両通行帯の一種であり、つまり車道。自転車は道路ではここを通常通行する。ただし歩道通行禁止ではない。
⑦サイクリング・ロード	「サイクリング・ロード」などという名称でも、「自転車歩行者専用道路」などの標示が併設されていて自転車専用ではないものが大半。	自転車のスポーツ走行用の道路は無いのが現状。「サイクリング・ロード」という名称が誤解の基となり、各地で自転車と歩行者の軋轢が生じている。

上記のうち、④～⑥を混同して自転車道とか自転車レーンと呼んでいるのが一般かと思いません。

★混同するのも無理はなく、道路構造令、道路法、道路交通法などの法律により名称・定義がそれぞれで、専門家でもきちんと区別して話せる人は少ないでしょう(話しているうちに、あれ?どれだっけ?となります)。

★しかも実際の道路において、上記の自転車通行区分のうちどれが設置されているのか、自転車はどこをどう通行するべきなのか、きちんと案内されている例は大変まれです。

\* 自転車道(狭義) …道路構造令第2条2号  
…道交法第2条3号の3

\* 自転車道(広義) …自転車道(狭義)、普通自転車の歩道通行部分、自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、自転車レーン、施設扱いのサイクリング道路や河川管理道路など

\* 歩道(自転車通行可) …道交法第63条の4

\* 普通自転車の歩道通行部分…道交法第63条の4第2項

\* 自転車歩行者道…道路構造令第2条第1項3号(実際には自転車通行可の歩道と同じ)

\* 自転車専用道路・自転車歩行者専用道路…道路法第48条の13第1項、第2項(レクリエーションを主目的とした道路)

\* 自転車専用車両通行帯(自転車レーン)



(図1) 昭和通り(東京)歩道上  
さっそく、歩行者と自転車の通行が  
逆になってしまっている。

…道交法第2条7号 (車両通行帯のうち自転車専用と標示したもの)

## (2)自転車通行区分の例

### (a)歩道上の「普通自転車通行指定部分」

道交法第63条の4第2項に規定された「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行」を標示化したものと考えられます。

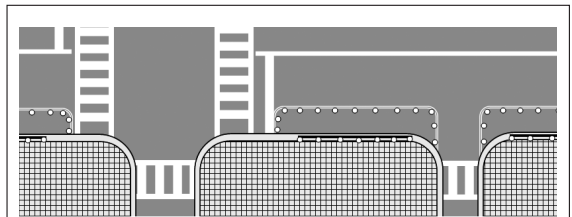
★事例の昭和通り(図1)は、1998年の建設省「自転車利用環境整備モデル都市」指定を受けて設置されたものですが、自転車乗りからは「線を引いて色を着けただけ」と酷評でした。

★本来「歩道」であることから案内標示も歯切れがわるく、沿道店舗の看板や歩行者を避けながらの通行では区分も無意味になっているのが実情です。

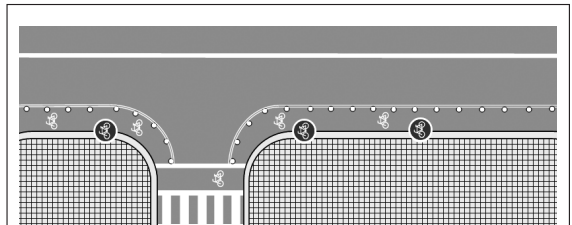
### (b)自転車道

道路構造令と道路交通法に定められた「自転車道」は、工作物(柵など)によって区画され、歩道・車道から区画されているものです。

自転車道は自転車専用であり、自転車はそこを通行しなければなりません。



(図2) 1970～80年ころ東八道路(東京)の  
府中市区間にあった自転車道らしきもの



(図3) 自転車道 この例は柵によって自転車横断帯  
に強制的に誘導する形式となっている

★(図2)は1970年道路構造令改正で自転車道が規定されたことを受けての試行的なものではないかと思います。20~30mごと歩道がとぎれるたびに歩道へ、そしてまた車道へと柵で誘導される構造でしたが、あまりのバカバカしさに通行する人はいませんでした。

★(図3)は最近の自転車道のイメージです。(図2)に比べるとより長い区間を囲っています。交差点では柵によって自転車横断帯に強制的に誘導する形式を採用したものが多ようです。

★実例として国道14号(東京)と国道19号(名古屋)を紹介します(図4、5)。どちらも歩行者は横断禁止となっているような幹線道路で、交差点が少ないため長い距離を自転車の走行区画として囲うことになっています。そしてその区画内では双方向通行としている点が特徴です。



(図4) 国道14号(東京) 亀戸駅付近  
自転車道区画の中は双方向通行になっている



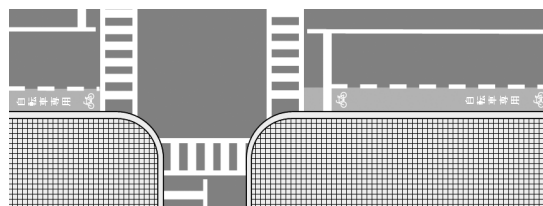
(図5) 国道19号(名古屋) 名古屋の自転車道はガードレールの中で双方向通行させているらしい

### (c) 自転車レーン(自転車専用車両通行帯)

これは道交法に規定された車両通行帯の一種です。通行する車種を「自転車専用」と指定しているわけです。(図6)

自転車は通常ここを通行することになりますが、併設歩道が自転車通行可なら歩道を通行することもできます。また自転車レーンが工事や車両、障害物で塞がれている場合は他車線に回避することもできます。ただしこれは車線ですから、当然ながら逆行は禁止です。

★(図7~9)は近年設置された自転車レーンの例です。車線を区切る白線の他にカラー舗装がされ、視覚的にスッキリ明確になっています。



(図6) 自転車レーン 車両通行帯の一種である。  
交差点は車両として通過する



(図7) 水道道路(東京・渋谷区)



(図8) 国道17号  
(東京・文京区)



(図9) 明葉通り  
(東京・世田谷区)

### (d) 自転車横断帯

ここに紹介するのは、横断歩道に併設ではない自転車専用のものです。車線の多い交差点で歩行者は横断禁止(歩道橋を使用)。従来は自転車もどうやって交差点通過してよいか判断に迷う“難所”だったところでした。(図10、11)

★これによって自転車による横断はかなり心強くなったと思いますが、横断の前後の区間での自転車通行区分標示がなく、中途半端な対策という感が残ります。

### (3) 誰のための自転車道・レーンか

各地で自転車道・レーンについての「社会実験」が行なわれ、様々な成功例・失敗例が登場しています。



(図10) 恵比寿駅近く  
渋谷橋交差点(東京・渋谷区)



(図11) 飯田橋駅東口  
飯田橋交差点(東京・新宿区、千代田区)

評価を下すのは自転車利用者、歩行者、クルマ運転者、沿線住民、道路管理者などでしょう。この中で自転車利用者の評価は形に表れます。つまりその自転車道・レーンが使われるか使われないかです。

自転車道は交差点で柵によって左方へ急カーブさせ自転車横断帯へ誘導するものが多いようですが、この構造を嫌う自転車乗りは、自転車道の外の車道を走行していきます。自転車横断帯への誘導は「左折車の巻き込みから自転車を保護するため」と説明されますが、それにしても自転車の不自然な急カーブのリスクの方が大きいとも考えられ、実のところは左折車の“溜まり”を確保することで後続する直進車の進行を円滑にしようという、クルマ本位の施策なのではと勘ぐってしまいます。

また柵の中で双方向通行にすることでの混乱

と、周囲の道路との整合性も未解決なままです。

また自転車道を囲う柵はクルマと分けられて安全な反面、低速な自転車も高速な自転車も一緒くたに押し込められて「隔離されている」気持ちになります。自転車の軽快な利点を生かせず、クルマも荷降ろしが不便など、道路活用の点からも問題を抱えています。

一方自転車レーンは、車線の一種であるという点で周囲の道路とのルール上の整合性があります。柵のような囲いがないために、道路活用上も弾力性があります。

ただし歩道通行に慣れてしまった自転車利用者は、自転車レーンがあっても「クルマの隣を走るのは怖い」と言います。最低必要な幅員は1.5mと思われませんが、自転車利用者が安心して使用するためには幅員の問題だけでなく、クルマ側の配慮と自転車利用者自身の技能向上が課題でしょう。

また自転車レーン上への違法駐車が野放しになっている現状では、レーン設置の効果がありません。

総じて、自転車道は自転車利用者の未熟さを前提とするようなところがあり、柵などの工作物で区画することによって安全を確保しています。ただし、区画の中の諸矛盾が放置されるような傾向があれば「隔離」という批判も止むを得ません。自転車レーンは自転車の自由度が高い分、自転車利用者には“大人”の振る舞いが求められ、車両運転者としての知識・技能が伴う必要があります。

★自転車道・レーンの設置が自転車利用者のためだけではないことも、再認識しておきたいと思います。

★歩行者にとっては、自転車が歩道から退去することは歩行環境の改善に直結します。

★クルマにとっては？ 増大する自転車利用がこれ以上車道上で勢力を拡大しないよう一定の範囲に封じ込めておく効果があり、車道上のクルマの既得権を保護することができます。

★自転車道・レーンは限られた道路スペースを分ける（シェアする）という問題へのひとつ

の答えなのですから、どのようなものを設置するかは交通政策思想が表れるところです。

#### (4)すでに「実験」段階は過ぎた

ところで誰でもすぐに気づくと思いますが、どんな道路にも自転車道・レーンが設置できるわけではありません。少なくとも十分な幅員がある道路でなければなりません。

これまでの「社会実験」は、「幅員があり、自転車道・レーンを設けてもクルマ通行に差し支えの無い道路」に、つまり作れる道路に作っただけでも言えます。

しかし問題は、自転車道・レーンを設置することができないような道路も含めて、すべての車道での自転車の通行をどうするかなのです。「実験」をするなら、車道を一方通行化するか、クルマの速度を大幅に規制するか、そういうレベルで行なうべきではないでしょうか。

すでに“作れそうな”自転車道・レーンはほとんど作るべき段階にきていると思います。私は経費面からも発展性からも自転車レーンを主体に整備するべきだと考えます。

★(図12)は車道左端に細い車両通行帯(?)が描かれた例ですが、これだけでも有ると無いのでは車道通行時の心強さが違います。

★そうした視点から、自転車レーンを設ける幅員のない道路でも、車道左端の一定の幅を青くカラー舗装することが、有効だと思いま



(図12)車道左端に細い車両通行帯(?) (東京・文京区目黒区・山手通りや青梅市・吉野街道でも似た標示を見かけた)

す。(図13)

★これは車線ではありませんから白線はありません。よく交差点周辺が駐車禁止を注意喚起するために赤茶色に舗装してあったり、通学路がグリーンに舗装してあったりするのが同様です。

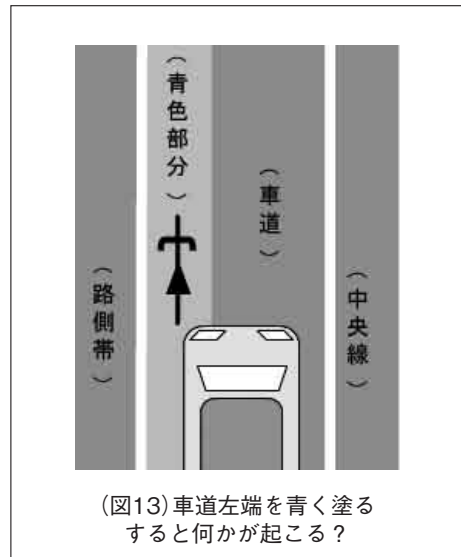
★自転車にとっては通行部分が明確になり端への圧迫感が軽減されます。クルマにとっては左右非対称の色彩になり車道が狭く見え、走りづらいかもかもしれませんが、視覚ハンプとして速度抑制効果が期待できます。

### (5)自転車利用者の資質向上

しばらく前は、自転車を車道に下ろすにあたって自転車道・レーンの整備が先か、自転車利用者のマナー向上が先かという議論もありました。しかし具体的な自転車道・レーンの形も見えてきた現段階では、自転車利用者の資質向上が緊急の課題です。

まず自転車利用者は、車道を通行する車両の運転者であるという自覚を持たなくてはなりません。基本ルールとしての道路交通法の知識が必要です。そして実際の運転技能を身に付けることも欠かせません。

これらを自転車利用者の個人的自発的な努力



に俟つのでしょうか？ 自転車普及の規模や交通全体への影響から考えて、国家的な事業として計画的に取り組むべきものだと思います。

◇自転車道・レーンの整備と自転車利用者の資質向上は車の両輪(自転車の前後輪?)です。

◇今回は「自転車に乗る気持ち」を書きます。

(東京都世田谷区在住)

## 投稿

### 2車線が3車線に見えたのはクルマ依存症のせい?!

—山形市中心商店街自転車道社会実験について—

小林和彦

昨年11月4日に開始した、国道112号の山形市中心商店街部分約1kmの自転車道「社会実験」は、関係機関による会合で「見直し継続」が決定された。

これにより、国道112号の車道部分の東側部分だけに設置された対面通行の自転車道は、同じく社会実験として見直しを加えながらも当分の間存続することになった。

だが、その「見直し」の目玉は「西側歩道の幅員縮小」になりそうである。

この1kmの区間は、歴史ある目抜き通りであるだけにクルマも歩行者も自転車の通行量が多く、立体的区画のない「自転車・原付通行帯」が車道両脇の路肩部分に設置されているものの、そこに駐停車するクルマが多くて自転車通行は危険なために歩道を走る自転車がも多く、今度は歩行者が危険になることが問題化していた。

そこで、国道管理の国土交通省、警察、商店会、福祉関係NPOなどが協議を重ね、昨年からの「実験」を開始した次第である。



しかし、この自転車道は市民に対する説明や意見交換が少ないままに設置されたため、地元の店主やクルマでの来街者たちに唐突に出現したかのような印象を抱かれ、彼らの多くからクルマの渋滞と客足減少を更に深刻化させるということで強硬な廃止論が捲き起こり、廃止のための署名活動や行政への廃止申し入れなどまで行われた。

確かに朝夕の通勤通学や下校などの時間帯にはこの自転車道を走る自転車は多くなるものの、それ以外の時間帯は自転車道がガラ空き状態になることが多く、一方クルマの渋滞(?)はいつも頻繁で、車道を走るドライバーはその状態を脇目に見ると自転車道は「目障り」に映り、「税金の無駄遣い」とまで思ってしまう場合もあるようだ。

このようなドライバーの憤懣をぶちまけられた店主たちは危機感を募らせ、「自転車道廃止運動」を起こすまでになったようである。しかし、彼らとて自転車道により自転車と歩行者の安全性が向上したことを評価せざるをえなかったようだ。

だが、それでも渋滞の要因を自転車道に求めようとする感覚から抜け切っていない。

以前も現在も車道は北進で一方通行の2車線であることには変わりがないのだが、昨年の11月の「社会実験」開始以前はあたかも3車線であったかのように錯覚されている。

以前は車道の両端の路肩部分が「自転車通行帯」となっていたのだが、ポラードの列柱などで物理的に区画されていなかったこともあり、前述のようにそこに駐停車する車が多く、事実上自転車の走行は不可能またはきわめて危険であった。

だから例えば西側の自転車通行帯に駐停車する車がある場合は、その脇を走る2列縦隊の車列のうち東側の車は当然のように東側の自転車通行帯に進入して走行するから、そこで事実上の「3車線」状態が形成されていたわけである。

だが、現在の自転車道はポラードの列柱により立体的に区画されているため進入は不可能で、西側車線に荷捌き車両などが停車している場合は、その脇を走る車は1列にしかたない。だか



白線の右側が双方向での自転車道だが、ガラ空き状態が多い。これにバスの停車でクルマ利用者は不満を募らせる。



右側が自転車道だが、車道の左車線には駐停車のクルマが多く、事実上の1車線だとの不満があり、歩道を1.1m削減すれば2車線走行が可能になるとして削減計画が進行中。

ら車の走行数は以前よりは減少せざるをえない。

つまり、現在の形の自転車道が渋滞の最大要因だと考える人は、「昔は良かった」式に「3車線よもう一度」の欲求を強め、ついに国土交通省などの行政や警察もその声に押され、西側歩道の幅員削減(※注)による駐停車ゾーンの新設案が浮上したのであろう。

渋滞の最大の要因は多過ぎるクルマなのだから、クルマから徒歩、自転車、公共交通への転換を図ることこそが最良にして根本的な渋滞解消策のはずだが、地元の商店関係者はむろん、行政側にもその発想は大いに欠けている。

はたして西側歩道の幅員がすべて削減されるのか一部分に留まるのかは現時点では不明だが、こうして設置される駐停車ゾーンのある車道は「お墨付きの3車線」となる。昨年以前の「事実上の3車線」が未公認かつ脱法的であったのとは

大違いである。

ともかく、以上はそれだけ地方都市における「死に至る病」の如きクルマ依存度の高さを反映するものだが、溜め息が出るばかりである。

この度の自転車道をめぐり、私のかなり親しい知人のうち一人が積極的推進派、もう一人が先導的な廃止派であったため、私の心境は複雑

そのものであった。

※注：3.5mの歩道を1.1m削減

\*ブログ「島国ニッポンの山国から」2009年10月30日の記事を参照ください。

(山形県山形市在住)

## 投稿

## クルマ社会、あれこれ……

木村孝子

### 〈夏の日のご報告—1〉

暑かった2010年の夏。8月最初の土曜日、夕方6時開演の千葉県流山市文化会館での朗読劇鑑賞会に出かけました。

行きは、つくばエクスプレス線・流山セントラルパーク駅で下車(チラシではそこから会場まで徒歩20分とありました)。駅の案内で大まかな方向を聞いて出発しました。たった20分の道のり、私の足では軽い。しかし、どこをどうまちがえたのか、10分歩いてもさらに10分歩いてもそれらしい建物は見えず、クルマばかりスイスイ。道には人っ子一人、自転車の人もないのです。大クルマ社会の中で、今「買い物難民」という言葉がよく使われます。郊外大型店の大進出により、近くに買い物のできる商店がなくなることによって生まれた買い物難民。だれもない道を行きながら、大げさですが、ジャングルの中にでも迷い込んだような心もとなさを感じ、私の頭の中に「歩行者難民」の新語がよぎるほどでした。こういう心細さを、みなさんは感じられたことはありませんか？

途方にくれ、目についた床屋さんに入り、道をたずねました。「こう行ってこう。歩きですか？ 文化会館までまだありますよ」、親切に教えていただきました。西日を真正面にしてどンドン行くうちにやっと人通りが見えてきて安心し、途中、男子学生、中年の二人連れと、2回道をたずねましたが、とても親切に教えてくれました。道をたずねると常に人々は親切、というのは、いつも私を感じる嬉しいことのひとつ

つです。

会館に着くと、例によって大駐車場は超満員(まあそれは、持病のある人、私より足の悪い人、高齢の人が利用したことによしまししょう、などと書くのは、ドライバーのみなさんには意地悪ですか？)。帰りは、より近い流山線・流山駅から乗ることに。夜8時、週末の流山駅付近、まわりはかつての(?)商店街の様子は見えますが、全く人通りがないのも驚きです(残念ながらわが町と同じ)。始発の流山駅では数名の乗客がありました。

この日は肝心の朗読劇鑑賞より、クルマ以外全く人の歩かない郊外の流山、文化会館の満車の駐車場、人のいない流山街道沿いの流山駅付近、ばかりが印象に残ってしまいました。この夏の日のご報告を書きながら思うのは、この“会”は「市街地に人々を戻そう」もテーマのひとつだということです。

### 〈夏の日のご報告—2〉

この夏、実妹に会の“会報”を見せる機会がありました。彼女は高知市在住で、夫、息子夫婦、孫の5人家族です。自宅はJR高知駅まで徒歩およそ40分、市電の乗り場までも徒歩およそ40分、市バスの乗り場までは徒歩5分のところに位置しています。彼女の夫は退職後も仕事に従事しており、息子夫婦は勤め人、彼女自身もドライバーであり、家族で4台のマイカーを所有しており、4人の足はほとんどマイカーです。

私は数年に1度は彼女のところを訪れます。訪

問中は、町の様子がよくわかるので、私は繁華街まで徒歩やバスで出かけるのですが、実妹はそんなときはクルマを捨てて(!)私につき合ってくれます。

今まで、実妹に私たちの活動を語ることはほとんどありませんでした。「クルマ社会を問い直そう」——親族でもなかなか話題にしにくい大クルマ社会の中の日々。「会報」に目を通した彼女、会の主旨に賛成、大事な運動と言いました。しかし、「ドライバーも会員になりたいと思うような会に」と、注文をつけました。そう、私たちの“会”はそういう会でありたいと常に願っているのです。温暖化防止のため、CO2削減、安全に道を歩きたい、歩くことによる健康維持——等を掲げている私たちの“会”に、一層のご理解をお願いします。

### 〈会報61号ありがとうございました〉

この中で2つのことについて触れたいと思います。

●2010年7月10日の参院選に先立って、各政党への「交通政策に関する公開質問とその回答結果」を読みました。“会”のこういう活動に敬意を表

します。

質問としてとり上げる内容についての感想ですが、今のクルマ最優先の中での道路事情やクルマの装置・機能に関するだけでなく、「クルマを捨てて歩行、自転車、公共交通等の一層の利用を」について、クルマ社会を見直す視点から意見を求めていますでしょうか。こういうこともお考えと思いますが、ご参考にしていただけるとありがたいです。

●「事務局より」の清水さんの原稿の中で、飲酒運転による死亡事故の求刑が軽いのでは、のご指摘、その通りと思います。そして「交通犯罪者達は、市原や加古川の、『開放的』で『楽とも感じてしまう』(3月9日読売新聞)交通刑務所で刑期を過ごすことになります。」の部分を読んで、穏やかならぬものを感じました。故意でなくても受刑者達は人の命を奪っているのです。“尊い人命”について私たちはもう一度学び直したいと思います。もちろん事務局のかたは、交通事故犯罪について厳しい姿勢で向き合い、書いておられます。交通犯罪は許されないものであることを再認識したいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

## 投稿

### なぜ貨物線の線路を残せないか

小松敏郎

3月の東京ミーティングにエコクリエーターズクラブの人が来ていておそらくその人だったと思うが、話しの脇道で東京の江東区に残る貨物線について言及された。筆者はその貨物線を十数年前に藤本真一さんに出会ったところ訪ねていた。分割民営後も大きな貨物駅が残っていた。今年の春に再訪すると線路こそ残っているが、貨物駅は下町には不似合いな巨大なショッピングセンターに化けていた。高齢者には近付きがたいだろうと買物難民の筆者は思う。ただ海に出るレールが残してあることは評価していい。

一方、筆者が現在住む大阪の貨物線はどうであろうか。はっきり言って全滅に近い。神戸から大阪に越してきたときにはまだ貨物列車が運

転されていた、交通科学館のある少し南で環状線から分岐して大阪港に向かう貨物線は、2004年ごろ列車の運転が止まり、2006年に正式に廃止になった。現在ではほぼレールがはがされ、国道43号線との踏切りはレールがあった痕跡が消されている。

その行き止まりの臨港線より重要な貨物線として、関西本線と阪和線を市街地の外縁部でつなぐ阪和貨物線と通称される路線があった。今年のお正月には踏切部分を除いてレールは残っており、通電はしていなかっただろうが、架線もあらかた残っていた。今年になってから撤去された。

写真の場所の出戸<sup>でと</sup>は国鉄が将来旅客化するこ

とを見越して大阪市が地下鉄を延長する前からバスターミナルを建設し、ジョン・レノンがこの世を去る頃、南海平野線廃止と引き換えにこの地に谷町線が延長したときは当然駅が設けられた。これで国鉄の駅ができれば、この辺りでの交通の一大拠点となることが予想されたが、国鉄分割民営化の直前で和歌山方面の貨物列車は全廃、回送列車、臨時列車、鉄道車両の輸送のみに使われる幽霊のような路線としてJR西日本が引き継いだ。

関西本線より北の城東貨物線がおおさか東線として旅客化が実現したのに対して阪和貨物線の旅客化計画は立ち消えになった。数年前にいかなる列車も運転されなくなり、ついにJR西日本が鉄道設備の撤去に踏み切った。用地を売却もしくはJR西日本自体が鉄道以外の事業に利用する恐れが高い。そうすると貴重な路線が永遠に失われてしまう。

欧米でも貨物列車が採算がとれなくて廃止になり線路が遊休化することが珍しくないが、わざわざ工事費をかけてレールを剥ぐようなことをしない。そのようなレールをライトレールとして路面電車復権に活用しているのだが、日本では富山の臨港線だった富山港線が富山ライトレールに生まれ変わったのが唯一の例外で、LRTが生まれる土壤が根こそぎにされている。

そもそも路面電車のレールも廃止後撤去する

ことが軌道法という法律で定められており、国鉄分割民営化で普通鉄道に関する法律は抜本的に改められたが、軌道法は今も漱石か鴉外の明治の香りを漂わす古風のままである。道路管理者たる自治体が路面電車のレールを残しても違反にはならないので、我がふるさと神戸市は県庁前を通る山手線の廃止後も路面電車のレールを残していたが、地下鉄建設の邪魔になるので十年ぐらいで撤去された。筆者の生れ育った区には神戸市電が走らなかったの、小中学校の登山で県庁前を通るときこのレールを見るのを楽しみにしていた。

中国がレアアースの輸出を大きく制限するようになり、ありとあらゆる資源を海外にたよる日本の今のありようがそのまま続けられるはずはない。わざわざ労力を使って先人達の遺産を壊す愚かなまねなどしている場合ではない。

筆者は京都市左京区北区の路面電車のレールが撤去されずに市電の運転が再開されている夢をこの三十年間繰り返して見ている。夢を夢で終わらせたくない。クルマ優先を何とも思わないこの国をチェンジさせて、「青い芝の会」も三十年間訴えてきたこの国の交通と道路を、老いも若きも健全だろうが障害を負ってしようが全部の人に開かれたものにするという夢を実現させたい。

(大阪府大阪市在住)



①



②

①②ともに地下鉄出戸駅、出戸バスターミナルのすぐ南側。①(レールがある)は2010年1月3日撮影、②(レールがない)は同年10月1日撮影。

## 歩行者の安全を求める 議員連盟準備会に参加して

藤田みちる

一通のメールに返信をしたことから始まりました。

以前よりかかわっていた横浜にLRTを走らせる会のMLで流された「歩行者の安全を求める議員連盟を立ち上げたい」というものでした。

車がなければ日常生活が成り立たない交通不便地域に住み、私も毎日運転をしています。車は生活するのに必要だけれど、「車優先の“道路”より歩く人中心の“みち”を、車道を広げる前に安心して歩ける歩道がほしい」、それができない国の道路行政、横浜市の交通政策に疑問を持ち続けていました。

3度目の挑戦でそれも任期1年半余という補欠選挙で当選し、議員としての活動を始めて間もない時期に、政策課題実現に向けて関わっていただける大きな機会をいただきました。

横浜市の幹線道路として位置づけていながら、すれ違うこともできない歩道、雨の日には傘をさして歩けない歩道を放置してきた道路行政の在り方を変えていこうと地域でも動き始めています。写真は栄区の環状4号線歩道の状況です。

また、高齢化が進み公共交通に頼る割合が増えてきた地域が多い栄区では、地域交通を考える住民も増えてきました。しかし、横浜市には交通政策を大観して作っていくところが見当たりません。道路局が交通政策を考えているとのことですが、その交通政策として交通計画課が行っている地域交通サポート事業は、個人から周りに声をかけてグループを作り、グループがまとまり継続的に話し合いができる状態になったら市に相談するもので、声をかけまとめていく人がいなければ成り立たない現状です。また、車の走る道路を造ることに重きを置く交通政策



歩道の真ん中に電柱

整備された環状4号線天神橋付近  
歩行者もベビーカーも並んで歩ける

がまだまだ主流であり、歩行者の安全については交差点の交通事故対策を行っていれば十分というような姿勢も見られます。

歩行者が優先される社会の実現に向けて一人でも多くの人々に呼び掛け、議員も相互にネットワークしながら各機関に働きかけていかなければならないとの思いが強くなります。

(横浜市栄区在住・横浜市議会議員)

外遊びが好きな仲間から、芋煮の誘いを受ける。都立公園のバーベキュー広場で、里芋メインの豚汁をつくって、食べながら一杯飲もう、バーベキューはしないよ、と。そんな間抜けな企画に、乗らないわけにはいかない。息子を連れて参加する、と返事した。

食材は、発起人の仲間が用意してくれる。ぼくが担当する道具は、とりあえず大鍋とガスバーナー。あと自分のイスと、お天気の具合によっては、タープもあったほうがいいかな。テーブルはAくんが持ってきてくれるはず。……待てよ、Aくんはよくドタキャンするな。おれのテーブルを持っていくことも、頭に置いておいたほうがいいかな……。

そこで気づく。これだけの荷物、どうやって運ぶんだ？

やっぱり飲みたいから、電車で行きたい。公園は駅からだいたい歩く。多くの荷物を運ぶのはしんどい。じゃあ飲むのを諦めて、クルマで行くか。さあどうする？

相談したら、Bくんが荷運びのためにクルマを出すから、一緒に乗っていけばいい、と言われる。

それだったら多少荷物が多くても、何とかなるだろう。ありがとう、そうさせてもらうわ、と甘えることにした。

自分としては、クルマを使わなくて済むときは、なるべく使わないように心掛けている。けれど、このケースはどうだ。

たしかに自分はクルマを使わないが、他人のクルマを利用する。ぼくが乗っても乗らなくても、Bくんはクルマを使うのだから、結果は何ら変わらない、ともいえる。けど、ぼくがクルマを出して、Bくんと食材を運ぶことも可能だ。そうすれば、ぼくは荷運びがラク。Bくんは面倒がなくなり、酒も飲める。

つまり、目の前に、Bくんかぼくのどちらかがクルマを出すという二者択一がある。けれど、「またクルマに頼って……」と自責の念にかられるのが嫌で、片方の選択肢を放棄し、Bくんに役目を押しつけようとしている。傍目からは同じ結果でも、ぼくの内面はどうなんだ。責任逃れじゃないのか……？

たかだか遊びなのに、そんなふうに変遷している自分がいる。

家族が出かけた帰りに、雨が降ってきた。「じゃあ駅まで迎えに行ってやるよ」と、電話を切ってクルマのキーを握る。

これが、真に家族のためになることなのか、との思いが、頭をよぎる。

(茨城県つくばみらい市在住)



冬のナズナ(会員K・Tさんの絵)

8月の東京月例ミーティングで紹介しましたが、ITARDA(財団法人交通事故総合分析センター)の資料によりますと、歩行者死亡交通事故は、①昼よりも夜発生することが多く、約7割を占め、②交差点よりも単路で発生することが多く、約6割を占め、③車道幅が5.5m以上9m未満の道路で発生することが最も多く、約4割を占め、④歩行者の行動としては、道路を横断中のケースが7割強を占め、⑤その7割強の内訳をみると、横断歩道外を横断中が約5割、横断歩道を横断中が2割強となっています。また別の資料では、歩行者死者の7割弱が65歳以上となっています。

我が会としては、死亡事故だけでなく、負傷事故のデータも同時にきちんと見る必要がありますし、歩行者事故に並べて自転車事故についても見なくては行けません。それは別の機会にして、とりあえずこれらのデータからは、歩行者死亡事故の典型は、高齢者が夜道路を横断する際に遭遇する形であることが明確です。

私はこの典型的なケースについては、現在の自動車の技術で大幅に削減できると考えています。そして早期の技術標準装備・装置装着の義務づけを願っています。

車が、人や自転車を含め車にとっての障害物を検知する際には、レーダー、ミリ波レーダー、カメラ、赤外線カメラなどを使うそうです。そしてその検知精度を上げるには、単一の検知装置ではなく、それらを組み合わせて使うそうです。

高齢者が高速で道路に飛び出すことは大変考えにくいことからすると、赤外線カメラとミリ波レーダーの組み合わせで、横断する歩行者を検知することは十分可能だろうと思います。走っている車が高速であると、歩行者を検知しても、停止するまでの制動時間が足りなくなる可能性はありますが、それでも大幅に減速することは可能なはずで、これにより死亡を回避できる可能性は大いに高まるはずで。

こうした技術の装備に際して、大きなコストがかかるならばそれを負担するユーザーは嫌がり、ま

たメーカーも販売不振を恐れて積極的にならないでしょう。しかし、私がヒアリングした慶応大学のある先生によると、これらの技術で使う電子制御・センサーの部品は量産化によって大幅にコストが下がるので、20万円以下で十分可能なはずとのことでした。(現在スバルはカメラだけの装備で画像のソフト処理を行い、10万円で提供しています。)

こうした技術の採用を巡っては、まずこの技術を装備した車が、起きないはずの衝突事故を起こしたときの責任が問題になります。起きないはずの事故に該当するか否かもまず争点になるでしょう。

この春から、スバルが「ぶつからない車」と言って衝突防止(回避)技術装備を前面に出した車を販売しています(もちろん条件付きで「ぶつからない」ということですが)。これに対しこの分野で先行していたトヨタは、プリクラッシュセーフティ技術を装備した車を、衝突防止の技術を装備しているとは言わずに、衝突被害軽減の技術を装備していると言うことで販売してきました。これは責任が追及されるケースを減らすためであったろうと推測されます。私は、メーカーは、責任追及の事態が起きることは覚悟して、想定外の事態が起きない車の開発をすべきと思います。

もう一つ、こうした技術の採用を巡っては、いわゆる“リスク・ホメオスタシス”が問題になります。衝突予防技術が装備してあることを前提にドライバーが車を運転することにより、事故回避への緊張感が緩んでしまったり、場合によっては無謀な運転も平気で行うようになることが危惧されます。

現在のプリクラッシュセーフティ技術は、障害を検知するとまず警報を発し、それに対してドライバーが対応を怠っていると自動でブレーキを掛ける仕組みになっているそうです。警報が発せられたときのドライバーの対応を車の装置に記録し、免許更新時に対応を怠った回数に応じペナルティを科す制度など、何らかの工夫が必要と考えます。

## ●〈生物多様性と道路建設〉

生物多様性条約の第十回締約国会議(COP10、国連地球生きもの会議)が、名古屋市で開催されました(10月18日から29日)。この会議の焦点が、遺伝資源の利用に関わる利用する側と提供する国の間の利益配分といったことに当たっていたため、専門家でない私は近づき難い印象を持っていました。

しかし会議の最後には、生態系保全の新しい国際目標(愛知ターゲット)も採択されました。2020年までに生物多様性の損失を止めるために、陸域は少なくとも17%、海域は公海を含む少なくとも10%を保護地域として保全するという内容です。

数値で示されると茫洋とした印象を持ちますが、実は我々にも突きつけられた重要な課題であるはずで、生物多様性というのはあくまでも一つの指標であり、結局は我々の周りの環境を守っていくということに行き着くはずで、絶滅の危険にさらされているのはパンダやオランウータンやアムールトラだけではなく、我々の身近な自然の中の生き物でもあるのです。私のような中年の人間でも子供の頃には回りにいたはずの生物が、いなくなりつつあると報道で聞かされます。東京ではゲンゴロウが絶滅し、トンボなどでもある種のものも絶滅しそうと聞いています。

人口減少時代に入った今、マンション一つ、家一軒建てるのにも、もはや里山の類をつぶして作るようなことは決してあってはならないはずで、既存の住宅ストックの中での建て替え以外もう許されてはなりません。

政府は里山イニシアチブなどと、諸外国に対しては聞こえの良いもっともらしいことを口にしなが、足元の自然を守ることに全然本気ではないようです。

まさにこの国際会議の最中に、名古屋市内で最後の里山と呼ばれる平針(ひらばり)里山の開発工事が始まりました。愛知県内では他に、トヨタの新テストコース建設のために、旧下山村(豊田市)と旧額田町(岡崎市)にまたがる里山660ヘクタールが大規模開発される計画があるそうです。

また山口県では中国電力が上関町田ノ浦の森林を伐採し、海面を埋め立てて原子力発電所を建設することを計画していますが、まさにこのCOP10

の最中に埋め立て工事を強行しようとして、漁民の強い抵抗を受けました。

沖縄では干潟の埋め立てという前時代的なことをリゾート開発を目的に行う沖縄市の計画に、民主党の前原(前)沖縄担当相は承認を与えました(泡瀬干潟)。

そして私たちクルマ社会を問い直す会にとっては、なにより道路建設です。

今年度の総会では首都圏中央連絡自動車道(圏央道)建設で高尾山の貴重な生態系が破壊されつつある問題を取り上げましたが、その他にも日本全国で数え切れないほどの道路が計画され、建設が続けられている訳です。それらの工事のなかで、自然にやささかの毀損も与えずに行われるものがあるのでしょうか。

筆者の身近なところでは、東京外郭環状道路の三郷-市川間は、緑もまだ多く残る住宅地の真ん中を貫いて作られます。第二東名は現在の東名よりも山に近いところを走るわけですから、無数の自然を破壊して進んで行くことでしょう。

道路は需要の点から見ても、もはや新しく建設するような時代ではないはずですが、日本で開催された生物多様性条約の会議を機に、自然保護という面からも道路建設にもっと厳しい目を注いでいきたいものと思います。(清水真哉)

●茨城県守谷市にいく用事があり、つくばエクスプレスにはじめて乗りました。

つくばエクスプレスは、東京都秋葉原と茨城県つくば市の間を走っています。

全駅にホームドアがあります。ホームドアがあるのはいいですね。安心感が違います。

守谷市は会報58号の表紙にも紹介されていますが、歩道が、整備されています。知人の家に行くにも歩道が広く、安心でした。これは、市当局が早くから、東京のベッドタウンとしての発展を市の将来像として打ち出していたことに起因するようです。

つくばエクスプレスに乗ったのだから、ということ終点のつくば駅まで足を伸ばしました。

筑波大学まではいけませんでした。駅の周りを回りました。つくば駅から、北大通りへ行き南大



通りを通り、もとのつくば駅まで一回りしてくるのにさして寄り道をしないのに2時間半もかかりました。歩道は広いのですが、歩いている人はそんなに見かけません。歩道には広い自転車レーンがあり、主として学生が自転車で通行しています。

大通りはかなり広く車がひっきりなしに走っていました。バスも時たま見かけましたが、2、3人しか乗っていません。建物(ビル)の間隔もかなり

あり、最低自転車がなければかなり不便です。クルマを使うことを念頭において都市を設計したのでしょうか。

1970年代以降、大学の郊外移転が盛んに行われており、つくば市はその典型ですが、ほかもこんな感じなのでしょう。こういっては何ですが、生活するには不便であり、人と交流するには不向きな街だなと感じました。(後藤 昇)

## 会計より 青木 勝

### 2010年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費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。2010年4月1日から2010年10月19日までの会費・寄付納入者は68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60号送付時に同封の名簿参照)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…会則に規定はなく、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のに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。

●地域活動連絡系…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご提案ください。

## 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』一定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。

●会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号～61号)一冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。

●冊子『「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)、冊子『クルマ社会と子どもアンケート報告集』(ダイジェスト版もあり・35号に同封)、冊子『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著・51号に同封)、冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著・59号に同封)、会のパンフレット—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

以上、申し込みは事務局・後藤(会報60号送付時に同封の名簿参照)まで。

# 案内板

## ■青木仁さんの本、差し上げます

問い直す会では2005年秋、クルマの要らないまちづくりをテーマに、都市計画の専門家である青木仁さんの講演会を開催いたしました。

その青木仁さんの著書『日本型魅惑都市をつくる』（日本経済新聞社）に残部がありますので、無料で差し上げます。希望される方は会のメールアドレス〈kstn@red.zero.jp〉宛てに、郵便番号、住所をお知らせ下さい。

なお『快適都市空間をつくる』（中公新書）は品切れとなりました。（清水真哉）

**■2月20日(日)に安全性能基準に向けての学習会を開催します。**  
詳しくは同封した案内をご参照ください。

## ■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～ 1/29(土)、3/26(土)

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)

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。

問い合わせ 杉田正明 090-6931-6051

## ■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

●次号発行予定：2011年3月下旬

●原稿締め切り：1月31日(締め切り厳守でお願いします)

●送付先：足立礼子(会報60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(意見や情報、活動紹介や提案、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や投稿記事(新聞、雑誌等)

・調査研究等の長文もご紹介します。ご相談ください。

★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。

・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。

・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。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。

・略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。

・写真や図表には、その説明文を入れてください。

・原稿は特別な事情のある場合以外は返却いたしません。

※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。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。ただし、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は著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著作者にお断りすることなく修正させていただきます。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います。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、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