

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

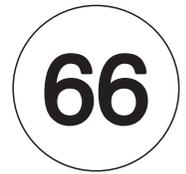
銀鈴会館506 生活思想社内

Tel & Fax 03-5261-5931

編集：林裕之・足立礼子・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



2011年12月31日発行

(年4回発行)

一部400円(送料含)

会のめざすもの

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



10月に千葉県・船橋駅付近で開催された本会学習会(本号誌面参照)の帰りに、住民以外の自動車通行止めの標識を見かけました。他に20km/h制限もかかっていました。通行止めはわずか2時間とはいえ、通勤通学など多くの人が共有する駅周辺の生活道路を安全・快適にすべく行動する、この地域の意識の高さが感じられました。(撮影 井坂洋士さん)

★表紙用の写真を
募集しています★

目次

会の活動報告

- 運転免許取得の基準を厳しくすることを求める
意見書を出しました(足立礼子)…………… 2
- 警察庁に、分離信号について話を伺いました
(足立礼子)…………… 8
- 「歩車分離式信号、見て考えようの会」を船橋で開催
(足立礼子)…………… 10
- 船橋市(習志野台・高根台)の歩車分離式信号
(朝倉幹晴)…………… 11
- 歩車分離信号の普及を求めて(長谷智喜)…………… 13
- 分離信号の情報いろいろ、ほか…………… 15

論文

- 「物事の判断は、正しい科学で」
常識でリアモーターカーの是非を考えるー
(山下正和)…………… 19

投稿

- ただちに健康に影響はございません(小林和彦)…………… 22
- 4コママンガ「それ反則」(鈴木浩司)…………… 23
- 町内会長宛の交通安全に関する意見集約(田中 牧)…………… 24
- クルマ社会あれこれ(木村孝子)…………… 26
- 停留所の改良が進む高知の土佐電鉄(小松敏郎)…………… 27
- くりでんの動態保存について(後藤 昇)…………… 28

メッセージほか

- 代表より…………… 29
- 事務局より…………… 30
- 会計より、原稿募集案内、ほか…………… 31
- 案内板…………… 32

運転免許取得の基準を厳しくすることを 求める意見書を出しました 足立礼子(世話人)

今年4月に栃木県鹿沼市で起きた、クレーン車による小学生6人轢殺事件をきっかけに、てんかん患者の運転免許の問題が社会的に問われています。私は、運転免許取得におけるさまざまな基準の甘さを前から疑問に感じており、そのことを会報64号の投稿に綴りましたが、その後、世話人らのご意見を伺いながら、問い直す会から国への意見書という形で文をまとめました。

意見書の趣旨は、運転免許の取得や更新などの際に、「医学的な運転適性検査および技能的・資質的な運転適正検査を受けて合格すること」を、免許交付の原則とする制度を求めるものです(意見書文面は3～7ページに)。

意見書は、9月20日に、会代表の杉田正明さん、地域活動連絡係の井坂洋士さんとともに国家公安委員会、警察庁、内閣府に出向いて、直接各省庁担当者に(国家公安委員会宛は警察庁の方に)手渡しをしました。また、内閣府の方とは1時間懇談もしました。その様子をかいつまんでお伝えします。

●警察庁に手渡し

交通局交通免許課長の大高圭司さんに手渡しをし、短い立ち話でしたが、意見書と会の趣旨を伝えました。

その翌々日に大高課長さんから電話をいただき、立ち話で失礼したというお詫びに続いて「意見書を拝読し、主旨はよく理解した。貴会が日ごろから考え主張されていることも、短い会話の端々や会報等の資料から受けとめた。すぐにどうこうはできないが、考えていきたい。警察では多くの方から対策や提案をいただいております。できるだけ死亡事故をなくす方向で動いている。今後もさらに努力してまいります」という趣旨の話をご丁寧に伝えていただきました。

●内閣府に手渡しして懇談

内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当の遠山敬さんに意見書を渡し(写真)、1時間ほど懇談をしていただきました。

内閣府の役割は、遠山さんのお話では「内閣府は交通安全対策基本法を所管しており、警察庁や国土交通省など縦割省庁業務の総合調整役の位置づけにある。個別の施策に口をはさむ立場にはないが、基本計画を立て、まとめ、総合的な対策を進めるときは指示をする。また、総理を会長とする中央交通安全対策会議の事務局もしており、交通安全対策本部はなにかのときに指針を出して各省庁に周知させるなどの実働部隊として動く」ということです。2006年に福岡で飲酒運転事故が起きた際は、飲酒運転根絶の取り組み強化の施策を立て、広報や啓発活動を実施したそうです。

ただ、今回のてんかん有病者の対策に関しては、「2002年の道交法改正がからむ問題なので」と警察庁の対応に委ね、内閣府として動く考えはない様子でした。世論の盛り上がりがないと、内閣府も動かないようです。

交通事故の現状については、「第9次交通安全



内閣府交通安全対策担当官の遠山さんに意見書を手渡し(撮影/井坂洋士さん)

基本計画(H23～27年適用)では交通事故死者目標を3000人と、あくまでも途中目標という意味で定めているが、昨年の死者数は4863名で対策を講じても減少率は鈍っている。また、死者は漸減していても負傷者は年間89万人もおり、重い障害を負う人も多いのが現実であり、対策の手綱はゆるめられない」と、現状を厳しく直視している一方で、「ただ、よほど革命的な施策がないと事故の大幅減はむずかしい。国家予算が減らされている中で苦心している」と、対策に苦慮している現状を話されました。

会からは、「クルマ依存の現実を肯定する中で免許基準が甘くなり、人の命が犠牲になるのは本末転倒」「交通安全では円滑と安全の両立という話が常に出るが、安全をなにより優先するという哲学を明確にしてほしい」「革命的施策がないと…、と言われるが、今まで免許基準は緩和こそすれ厳しくなったことはなく、道交法も空文化して歩行者優先の法すら守られていない。新

たな対策に着手することで革命的な施策を打ち立て、世界一安全な国を達成してほしい」等と伝えました。

それに対して遠山さんからは「第9次交通安全基本計画では“人優先の交通安全対策”をキーワードとしており、歩行者優先の施策を旨としたい。ご意見を刺激とし参考として取り組みたい」と、真摯なお返事をいただきました。

*交通安全の法を作り施策の司令塔的な役割も担う内閣府ですが、交通安全対策担当官はわずか10名ほど(いろいろな省庁からの職員で構成)だそうです。法の理念達成には、具体的な施策を行う省庁との密な連携や指導、協働が重要だと思いますが、この人数では限界があるでしょう。国は、交通事故死者ゼロをどこまで本気で目指しているのか、疑問を抱かざるを得ません。

(東京都三鷹市在住)

提出した意見書

国家公安委員会委員長殿
警察庁長官殿
内閣府政策統括官(共生社会政策担当)殿

2011年9月20日
クルマ社会を問い直す会

自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的 運転適性検査の義務化を求める意見

本年(2011年)4月に、クレーン車の運転者がてんかん発作による意識障害に陥り、小学生の列に突っ込んで6人の児童を死亡させるという悲惨な事故が起き、本来運転免許を交付されるべきではない者に免許が与えられている現実が表面化しました。また一方で、健常者であっても運転技能や資質面での運転適性の欠落に起因する事故も頻発しています。

自動車の運転は一瞬のミスで人を死傷させる危険を有するので、危険を生じさせないための「安全弁」として運転免許制度は存在しなくてはなりません。現実をみるに、免許交付に関する法律にもその運用体制にも不備があります。それによる理不尽な犠牲者をこれ以上生み出さないための抜本策の1つとして、次の対策を求めるものです。

以下の要望対策は、他国にも類のない厳しいものであると思われるかもしれませんが、世

界中の交通事故による死者は年間約130万人にのぼり（世界保健機構による）、交通事故防止は人類全体の喫緊の課題でもあります。世界に先駆けての前向きな取り組みを、ぜひともお願いいたします。

【要望意見骨子】

1：運転免許取得および更新をしようとするすべての人に「**医学的運転適性検査**」（*注1参照）を義務づけ、一定基準を満たすことを免許証交付の必要条件とすること。また、事故や交通違反により道路交通法第九十条に記された病気等の疑いが発覚した場合も、この検査による評価を義務づけること。

- ・検査は各人が地域の指定医療機関で自費で受け、免許取得・更新時に公安委員会に所定書式の診断書提出を義務づけることとする。
- ・てんかんなど病状による運転適性の可否基準が政令で定められている病気で運転可能とされる病状の場合は、病状に関する医師の診断書を定期的（例：1年に1度）に提出することも併せて義務づける。また、運転可能と認められる場合も大型免許・二種免許は取得できないことを、法律に明記すること。
- ・すでに合格基準の設けられている視力、聴力、運動能力、色彩識別能力検査は、2011年7月時点の基準を維持すること。

（*注1）**医学的運転適性検査**…道路交通法の第九十条に記されている幻覚を伴う精神病、発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気、認知症（年齢を問わず）、アルコール・麻薬等の中毒者など、運転に支障を及ぼす可能性のある病気・症状の発見につながる、自動車運転免許専用の検査を新たに設ける。検査内容（脳波検査・画像検査・血液検査・尿検査等必要なもの）および免許交付可否の基準については、複数の専門医等の検討によって定める。

2：運転免許取得者で交通違反により事故を起こした者、罰金刑対象者、免許停止対象者、違反者講習・初心運転者講習の受講該当者など、および免許更新をしようとするすべての人に、「**技能的・資質的運転適性検査**」（*注2参照）を義務づけ、一定基準を満たすことを免許交付の必要条件とすること。

- ・検査は各人が地域の指定機関で自費で受け、公安委員会に所定書式の診断書提出を義務づけることとする。

（*注2）**技能的・資質的運転適性検査**…現在、旅客自動車運送事業運輸規則、および貨物自動車運送事業輸送安全規則で職業運転者に義務づけられている適性診断のように、運転動作・判断力、安全運転態度、注意配分力、危険感受性、性格的適性などを問診や運転シミュレーターなどによってみる、自動車運転免許専用の検査を新たに設ける。検査内容・方法は、評価の信頼性・平等性の高いものを専門家の検討によって定め、免許交付の可否基準は交通違反の程度に比例して厳しくする。

3：1、2の実効性を高めるため、上記の義務違反や虚偽が発覚した場合は、免許取り消しおよび相応の刑罰を科すことを法律に明記すること。検査機関に不正があった場合も相応の刑罰を科すことを法律に明記すること。

4：仕事のために運転免許を行使させる雇用者が道路交通法第4章(運転者及び使用者の義務)または貨物自動車運送事業法で定める安全規則を徹底して遵守するよう、所管省庁による指導・監督責任体制を強化すること。

【要望意見の理由について】

〔1〕問題の多い、道路交通法とその運用実態

a：医学的運転適性に関して

2011年4月18日、栃木県鹿沼市で登校中の小学生の列にクレーン車が突っ込み、6人の児童が亡くなる痛ましい事故が起き、次の事実が発覚しています。

- ・事故は、運転手(26歳男性)が持病のてんかんの薬を飲み忘れて発作を起こし、意識を失ったことにより起きた。てんかん患者は免許取得時に申告義務があるが、加害者はてんかんの持病の申告をせずに運転免許、しかも大型特殊免許をも取得している。
- ・加害者は過去にも6～7件の事故を起こしている。うち1件の児童に重傷を負わせた事故の際は、てんかんによる意識障害の疑いを医師が警察に伝えたにもかかわらず、警察は本人の供述(病気を否定)を信じて追求確認を怠り、居眠り運転として捜査・起訴し、裁判所もそれを認定した。この警察の対応も、事故再発に結果的に結びついた。

このほかにも、運転者のてんかん発作による事故は同じ4月に島根県で(歩行者2人が死傷)、翌5月には広島県で(集団登校中の児童4人が重軽傷)、前年12月には三重県で(踏切待ちの自転車が線路に押し出されて3人が死傷)など、報道で見ただけでもわずか半年ほどの間に頻発しており、歩行者や自転車利用者が多数巻き添えで犠牲になっています。

道路交通法第九十条では、「幻覚の症状を伴う精神病であって政令で定めるもの」「発作により意識障害又は運動障害をもたらし病気であって政令で定めるもの」「そのほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの」、また、認知症、アルコール中毒者、麻薬等の中毒者などについては、免許を与えない、または保留とすることができると定めています。てんかん患者については4つの条件(過去5年間に発作がなく今後もその恐れがないと医師が診断した、等)を満たす場合は、免許取得は認められます。

この法律がどのように運用されているかをみると、免許取得・更新の申請時にこれら病気の有無や症状を「申告用紙に記入する」ことが義務づけられています。しかし、この申告は義務とはいえ「自己申告」です。上記加害者はてんかんの持病の申告をしませんでしたが、**現行制度では真偽の確認はできず、しかも、虚偽申告をしてもなんの罰則もなし**です。

さらに、今回の事故で露見したのは、加害者が過去に何度も事故を起こし、てんかんの疑いおよび病気申告義務違反の疑いが発覚したにもかかわらず、警察も裁判所も本人の言葉を鵜呑みにして追及も確認もしなかった、という事実です。すなわち、**現在の道交法は実効性がきわめて弱い**うえに、**適正な運用努力もなされていない**というのが現実です。

また、現在免許更新時に行なわれている高齢者講習予備検査(認知機能検査)についても、

本来認知症のドライバーを減らすことが狙いであるにもかかわらず、「記憶力、判断力が低くなっている」（最低レベル）と判定されても高齢者講習を受ければ免許更新はできるという、甘いものです。これでは、高い講習料をとり、講習教官に手間と時間を費やさせても、事故を未然に防ぐ効果は希薄です。

ほかにも、睡眠時無呼吸症候群、低血糖、アルコールや薬物の依存症等が原因とみられる重大事故も数々起きており、道交法第九十条が十分に機能していないことを示しています。

b：技能的・資質的運転適性について

もう1つの課題は、運転者の技能的・資質的な問題です。交通事故の原因を見ると、自動車運転者の法規違反が95%を占めており、中でも安全不確認、脇見運転、動静不注視、運転操作不適など、運転に必須の基本的技能、安全意識・注意力などの欠如した運転による事故が大半です。この現状は、技能的・資質的に**運転適性に不備のある者にも免許が交付されている現実**を現しています。

現在、事業用自動車の運転者には、運転適性検査が義務づけられています。この検査は、運転の動作・判断力の正確さや早さ、安全運転の態度、注意配分、危険感受性、性格的な課題等さまざまな面から運転適性をチェックし、問題点の是正を促す目的で実施されています。検査の結果、成績が悪く再教育の必要な者は少なくないようです。

このような検査を義務づけているのは、免許取得時・更新時に審査されるべき技能的・資質的適性がチェックしきれておらず、また、免許取得後に明らかになる問題も多い(慣れによる慢心なども含む)ためでしょう。そしてこの現実、事業用自動車の運転者に限らずすべての運転者に通じるものであることは、日々の事故を見ても明らかです。したがって、事故を減らす対策として、本来はすべての運転者がこうした適性検査を定期的に受ける必要があると考えます。とりわけ事故を起こした者や違反者には、より周到な検査が求められます。

[2]免許資格の基準の厳格化は、事故防止の基本

自動車は走る凶器ともいわれ、一瞬のミスで人を死傷させる危険物となります。「運転免許」は人の命を左右する重みを背負ったものであり、事故を防ぐ安全弁として働かなくてはなりません。その資格を持つには、高い運転技能・資質、一定の身体水準、体調の安定が求められるのは当然のことです。

電車の運転士や飛行機のパイロットは、運営組織の下で健康診断および技能の検査・訓練を受け、運転時も複数の目の管理下におかれ、不測の事態に対応できる体制が整えられています。しかし、自動車の運転者は、健康診断も本人任せであり、運転時の体調も、運転操作の違反やミスすらも監視する者がいない状態で運転が許される——この違いが、日常的な事故頻発の原因の1つともいえます。急な体調異変などが起きても1人では対応できません。

しかも、走行空間の大半は歩行者や自転車と接触する危険が多く、事故の巻き添えで最も被害を蒙るのは歩行者・自転車利用者です。現実、交通事故による年間の死者約6500人のうち半数は歩行者・自転車利用者です(過去5年間の統計。死者数は事故後30日以内)。

このように、自動車は「他者と接触して危害をおよぼす可能性に満ちた空間を、だれにも管理されずに運転できる」ものであるからこそ、免許交付時や更新時の資格基準とそのチェックは厳しくあるべきです。要望意見骨子1～3に記した医学的運転適性検査、技能的・資質的運転適性検査の義務化と、違反した場合の刑罰強化は必須であると考えます。

また、鹿沼市の事故では、雇用者が職業運転手として雇う人間の健康管理・安全運転管理を怠っていた点も問題です。雇用者が仕事で被雇用者に運転をさせる場合、体調管理や安全運転指導、過重労働禁止などの義務が道路交通法や貨物自動車運送事業法で定められていますが、違反は常態化しており、それによる事故も多数起きています。法律を遵守させるためには、要望意見骨子4に記したように、所管省庁による指導・監督責任体制の強化も必要です。

[3]多様な移動交通手段の整備が、差別の少ない社会への道筋

特定の病気や障がいによって運転免許交付を制限することに反対する人や組織もあります。反対理由として「病気はセルフコントロールできる人もいる。運転能力は個人の適性の問題であり、試験で評価すべき」という意見があります。しかし、道交法第九十条に記されているような病気は、環境の変化などで突然症状が起こる場合もあるといわれています。専門医による基準に従うことは、「命最優先」の観点でみればやむを得ないことです。

また、他の理由で多いのは「車は現代生活では必需品で、免許がないと日常生活にも支障をきたし、職業選択の幅も狭められる。障がいや疾病での免許交付制限は差別や偏見を助長し、社会参加が制限される」という主張です。2002年に道交法で欠格事項の改正が行なわれた際にも、障がいや疾病のある人の社会参加の促進が趣旨としてうたわれ、参議院では「運転免許の適性試験・検査が障害のある人にとって事実上の免許の取得制限や障壁とならないよう、科学技術の進歩、社会環境の変化等に応じて交通の安全を確保しつつ運転免許が取得できるよう、見直しを行うこと」（一部略）という付帯決議が採択されています。

しかし、自動車とその運転免許がないと生活にも不便、職業も制約されるという社会は肯定すべきものか、その構造にだれもが努力して合わせることが望ましいか、という検証が必要です。むしろそのような社会は、病気や障がいのある人のみならず、高齢者や未成年者、経済的に逼迫した人、その他さまざまな理由で車を運転したくない人やできない人に、不自由や差別、無理を強いる社会です。障がいや疾病を持つ人も車の運転ができたほうが社会参加しやすいとするなら、同じ障がいや疾病を持つ人でも運転できない人の不利を暗に認めることにもなります。運転に適さない人も背伸びをして運転せざるを得なくなれば、その人は一般より高い事故を起こすリスクを常に自己責任で背負わなくてはなりません。

どのような状況下の人々も、基本的な社会生活を送るために最低限必要な移動交通手段（公共交通・福祉交通など）を少ない負担で利用できるような仕組みを整える—その社会整備こそが、差別を少なくし、障がいのある人の社会参加をも助けることにつながります。そしてなにより、交通事故犠牲者の削減、人の命と健康の尊重につながります。国や自治体にはその実現に向けて努力する責務があり、国民はそれを求める権利があると考えます。

警察庁に、分離信号について 話を伺いました

足立礼子(世話人)

10ページで紹介する分離信号の学習会に先立ち、10月19日に、代表の杉田正明さんと地域活動連絡係の佐藤清志さんとともに、警察庁交通局交通規制課に、分離信号について伺ってきました。おもな内容をお伝えします。導入検討箇所や住民から要望する場合の方法をはじめ、市民が要望していく際に役立つ話もいろいろ教えていただきましたので、参考にしてください。

なお、あくまでも現時点で把握されていることを参考として伺ったもので、警察庁としての正式回答ではないこと、また、以下の文は警察庁担当者のチェックは受けておらず、足立の責任でとりまとめたものであることにご注意ください。

Q1 整備による事故や渋滞の最新のデータは？

A1 第2次社会資本整備重点計画(H20~24年)の中で、公安委員会で交通死傷事故を約4万件減らす計画を立てており、その中で交通安全整備による効果を「歩車分離信号化により、H17~21年の5年間の全国平均で1箇所につき死傷事故が1.2人減」としています。渋滞に関しての分離信号化による評価は行なっていません。地域別データは特に把握していません。

Q2 自転車事故のデータは？

A2 2002年公表の、分離信号100箇所モデル運用の事故データには自転車は入っていません(詳細な動向が不明なため)。他にも自転車に関してのデータは不明です。

Q3 自転車が従うべき信号や自転車の動きは？

A3 自転車は基本的に車両なので車両信号に従いますが、歩行者用(人の形の絵の)信号があれば普通自転車はそれに従ってもよいです。自転車でも荷台つきや二人乗りの場合は普通自転車以外の扱いですが、歩行者用信号の

下に「歩行者・自転車専用」の表示があれば、これらも含まれます。横断歩道の横に自転車横断帯がついている場合、基本的にはそこを通ることが決められていますが、状況によりはみ出してもやむを得ず、付近を横断という指導になります。

Q4 分離信号の導入検討箇所の具体的な交通量などの目安は？

A4 導入検討箇所はH14年に出された通達に準じており、数値の目安などは特にありません。各警察で事故のあった場所の検証結果や、通学路や公共施設周辺などの勘案、市民の要望などをもとに検討します。ヒヤリハットの交差点も視野には入れていると思います。交通量が多く渋滞の多い交差点も車線の工夫や一部分離などの工夫で導入していきたいと考えています。

Q5 地域住民から要望する方法は？

A5 一番確実な要望方法は、管轄の警察署の交通規制課などの交通の窓口で、書面で要望書として提出していただく方法です。分離信号にしてほしい交差点の場所や名称(可能なら地図も書き添えて)、どんな危険があるかの状況、要望者住所氏名を記して、できれば手渡しをして口頭でも伝えてください。要望は1箇所ずつにし、調査検討結果を知らせてくれるよう伝えるとよいでしょう。

また、各都道府県警察署のホームページにある「信号機BOX」(交通信号機意見箱)に意見を書いて送る方法もあります。ほかに、各市区町村の交通安全担当職員に伝えていただいてもよく、PTAや自治会などはこのルートで要望されることが多いようです。要望は必ず通るわけではありませんが、調査結果が来ない場合や要望がうまく伝わらない場合は、各都道府県警察署の交通局などに再度要望してみてください。

Q6 新通達で導入検討箇所の一つとされている「あんしん歩行エリア」の数は？

A6 あんしん歩行エリア(人口集中地区であり、歩行者・自転車関連事故件数が12.65件/km²年 以上の箇所)は第2次社会資本重点整備計画(H20~24)の案に盛り込まれており、現在582箇所が指定されています。該当人口は不明です。現在、国交省で「あんしん歩行エリア」の見直しをしており、整備は中断されています。

Q7 分離信号の整備の進捗ペースをさらに上げる考えは？

A7 現在の整備率は全国平均で2~3%ですが、新通達ではH26年度末までに4%導入を最低の目標ラインとしており、必ず達成させるつもりです。目標を定めることで意識の改革も狙っています。整備が遅れている地域には、導入手法への認識不足や、市民要望が少ない、クルマ依存の高い地域で市民の反対を懸念する、などの要因があるようです。現在は各警察署の担当者の研修会を年に何度か行ない、導入手法のレクチャー、演習課題などを行っています。H26年度までに中間状況をまとめた考えです。

Q8 分離信号の形態別の整備状況は？

A8 H21年度末までの整備率は全信号機20万84基のうち、歩車分離信号は5198基整備されています。その内訳は、a歩行者専用現示式 2850基、bスクランブル式 569基、c右折車両分離式1424基(全横断歩道161基・一部横断歩道1263基)、d右左折車両分離式355基(全横断歩道101基・一部横断歩道254基)です。

cとdで全横断歩道を分離するには車線数が必要で、一部横断歩道は安全面での次善策です。右折車両分離式が右左折車両分離式より多いのは、右折車は対向車に気をとられて速度を上げたまま歩行者とぶつかる可能性があり、被害が大きくなるためです。右直事故(右折車と直進車の衝突事故)防止の意味もあります。

(右直事故防止が主目的で歩行者の安全は二次的ではないか、との会の意見に対して)妥協策もやらないよりはまし、という考えでいます。歩行者先出し(歩行者の最初の一群が渡る程度の時

間だけ右左折車を止める方法)はやはり妥協策ですが、歩車分離ではありません。

Q9 信号サイクル長(1回の長さ)の決め方は？

A9 各警察で状況を見ながら決めており、随時見直しもしています。歩行者横断時間は「1秒に1m」が標準想定目安ですが、高齢者施設付近など状況を考慮して変えます。

Q10 歩行者の信号待機時間経過表示やメロディ表示は？

A10 経費は何割か割高ですが、駅前などで設置されているところもあります。これらの装置は視聴覚障害のある方にも必要で、分離信号とは別に指針があります。視覚障害者から分離信号になってわかりにくいという意見もあり、メロディー表示やエスコートゾーンや点字ブロックの整備もしています。

Q11 押しボタン式信号の切り替わる時間の違いは？

A11 幹線道路などは交通円滑化のため系統信号と違って、クルマがいくつかの信号を連動して進めるよう信号調整をしているため、1つの信号を急に変えられないのです。しかし、待ち時間が長いのは事故誘発の危険もあり、今課題として検討しています(夜間のみ系統式にするなど)。系統信号でないところは、すぐ切り替わる形のを設置可能です。

Q12 信号機への「分離式」表示の有無は？

A12 歩行者専用現示式やスクランブル式には表示をつけていますが、右左折分離など一部分離の場合は表示できません。

Q13 整備までの経過と、かかる経費は？

A13 整備のための予算は各都道府県警察が都道府県に要望します。国の補助事業でもできますが、国道など場所が決まっています。予算がついて設置が決まると、設計⇒積算⇒入札⇒落札⇒契約⇒工事⇒運用開始という流れで、通常は4~5か月程度かかります。道路改造を伴う場合は道路管理者との協議も必要になりますが、伴わない場合は警察のみの仕事です。

経費は、歩車完全分離の場合、一例ですが設計金額ベースで信号切り替え工事費のみで1交差点につき50万円くらいです。押しボタン式はさらに加算されます。

Q14 整備前のシミュレーションは？
A14 各警察でそのツールは持っていません。交通飽和度などを出して判断します。

レポート
会の活動

「歩車分離式信号、見て考えようの会」を 船橋で開催

足立礼子(世話人)

10月29日(土)午後、千葉県船橋市において、本会主催による「歩車分離式信号、見て考えようの会」を開きました。表題の通り、前半に市内の分離信号の見学会を行ない、その後に学習会を開きました。

分離信号は、交差点で歩行者と右左折車の交錯を防ぐ信号システムです。今回学習会講師をお願いした長谷智喜さんの必死の訴えから徐々に必要性が認識されて、事故の多い交差点などにつけられるようになり、今ではその名称も浸透してきました。整備率はまだ信号全体の2%台に留まっていますが、うれしいことに警察庁は今年新たな通達を出し、意欲的に増やそうとしています。この好機に、私たち市民も分離信号についてより認識を深め、設置を求めていると考え、今回の会を企画しました。13時か

ら19時までと長時間におよびましたが、充実した会となりました。

■見学会

見学会は、北習志野駅(新京成線・東葉高速鉄道)に集合。抜けるような青空で汗ばむ陽気の中、朝倉幹晴さん(本会会員で船橋市議会議員)と、お忙しい中応援参加して下さった船橋市道路部交通安全課課長の石井誠さんのご案内で、習志野台や高根台団地の交差点を視察しました。参加者は7名でした(会員以外でも1人参加して下さいました)。

巡った交差点は分離信号化されている所と、住民要望があっても分離されていない所があり、そのいきさつなどの説明がありました(以下の朝倉さんの原稿をお読みください)。署名つき要望があっても分離化されていない所は横断歩道が1つしかないのですが、そこを絶え間なく右左折車が騒音も高く通り、危険がひしと伝わってきました。

■学習会

その後、船橋市勤労市民センターで、朝倉さんと長谷智喜さん(本会会員で、歩車分離信号普及全国連絡会会長)に講師役をお願いして、学習会を開きました。

最初に朝倉さんから、見学した交差点の状況説明と、分離信号の課題について話していただきました。続いて長谷さんから、分離信号が人命を救う有効性、交通環境による様式の選択肢、



朝倉さん(中央)と石井さん(右手前)の説明を聞きながら見学。(撮影/井坂洋士さん、p.11下とp.12の写真も)

豊中市の地域一丸となった取り組みなどについて話していただきました。

次に足立から、警察庁に聞いた話を交えて分離信号の種類や現状、新通達の内容などを話し、その後にディスカッションを行ないました。参加者は全部で11人、多いとはいえながら前向きな議論ができました。これらの内容は以下をごらんください。

朝倉さんの講義⇒p.11、長谷さんの講義⇒p.13、分離信号の情報いろいろ⇒p.15、ディスカッション⇒p.18、警察庁に伺った話⇒p.8。



講師の朝倉幹晴さん(左)と長谷智喜さん(右)
(撮影/杉田正明)

.....

[講義 1]

**船橋市(習志野台・高根台)の
歩車分離式信号**

朝倉幹晴

10月29日、船橋市交通安全対策課長も交えて5か所の信号を見学しました。完成したものと未完成のものを両方見ました。その様子をお知らせします。

千葉県船橋市は人口61万人(26万世帯)の千葉県第2の都市です。東京まで1時間以内の通勤圏にあり、バス・鉄道網が発達し、人口密度も7000人/km²と高い街です。小学生・幼児など子育て世代も多く、街中に子どもも含めた歩行者が数多くいますが、その一方で道が狭く、車と歩行者・自転車が混在する状態となっています。

10年前、私が市議会議員に初当選した頃、歩車分離信号設置を求める小学生保護者の運動もあり、長谷さんのご助力もいただきながら、市議会でも質問を重ねました。その結果、最初に多く分離信号が設置された場所が習志野台団地・習志野台第一小学校付近でした。

①習志野台商店街の分離信号(定時式)(写真1)

ここは10年前最初に分離信号ができた場所で、NHK「クローズアップ現代」でも取り上げられました。最初は歩行者が渡るときに押す押しボ

タン式にしていたのですが、歩行者数が多いこと、また不定期では車がフライングで発車して危ないことなどから、3年ほど前から3現示固定式になりました。

また、1年前から斜め横断を正式に公認するように斜めに横断歩道が描かれ、「スクランブル交差点」となりました。スクランブルにする際は、斜め横断の歩行者の横断時間を保障するため、ロの字型だった時に比べて歩行者の横断時間を長く確保することとなりました。



写真1

②習志野台第一小学校前三叉路交差点分離信号(押しボタン式)(写真2)

子どもの通学は多い一方で車の通行量は多くなく、このような場所には優先的に分離信号が設置されています。



写真2

③高根台近隣公園脇信号(分離信号になっていない) (写真3)

2007年9月1日の高根台地区市政懇談会で、この横断歩道について高根台第二小学校PTA会長から「危険なので分離信号化してほしい」との発言がなされました。近年、高根台団地の高齢化に伴う小学生数減少の影響もあって、高根台第二小学校には近接の松が丘地区から通学する小学生が増えています。松が丘から高根台にいたる結節点となっているのがこの交差点で、T字路で2方向からの車が児童の横断中に斜めに接近してきます。

松が丘地区の防犯パトロール隊の人々は、最初防犯見守り活動をしていましたが、「この地区の子どもたちの一番の危険はこの交差点だ」と認識し、朝の通学時間に旗を持って交通整理に立つようにしたものの、高齢化で毎日の交通整理に立つのは大変だとも思っていました。そんな折、「分離信号」の新聞記事を見て、その設置をPTAと共に要求することになりました。

その後、PTAは署名活動を始め、松が丘地区の自治会と高根台団地自治会の協力も受けて8000名の署名を集め、県議会議長を通して千葉県警に提出しました。

2007・08年当時、分離信号を実施しない理由づけとして「近隣自治会の合意が必要」「渋滞」の2つの理由が挙げられていました。地元自治会の合意はできていたので、実質「渋滞論」の

みとなり、せめぎ合いをしましたが、結局実現されず、「松が丘地区の道路拡張の際に再検討する」とされて現在にいたっています。

近隣に他に2つの信号があり、それとの連動による渋滞への影響が否定できないというのが県警側の理由でした。今後も、警察が分離信号の新方針を出したところですので、もう一度話し合ってみたいと思います。



写真3

④高根台エポカ(スーパー)前信号(分離信号になっていない)

一時期変則的な分離信号転換の検討がなされましたが、そのまま実現しませんでした。やはり近接する信号との関係が理由の1つに挙げられています。

⑤高根台子育て支援センター前三叉路(押しボタン式・分離信号)

ここは子どもも多く通行の複雑でない場所で実現しました。

総じて、実現した場所がある一方で、必要性が高くありながら交通円滑化優先で未達成な部分もあることが再認識され、警察の新方針もふまえて再び話し合っていく必要性を感じています。

(船橋市在住・船橋市議会議員(無党派))

[講義 2]

歩車分離信号の普及を求めて

長谷智喜

10月29日、歩車分離信号学習会に参加させていただきました。当日は、勤務の都合で二部の学習会のみでした。少し早く現地に到着したので、会場周辺にある分離信号の一つ視察することができました。目にした分離信号は、JR船橋駅から約300mのところにある本町1丁目交差点です。ここは人も車も多い繁華街で、分離信号の中でもっとも安全でわかりやすいスクランブル信号でした。1サイクルは2分、歩行者が青になる専用時間帯は30秒です。横断歩道を渡る歩行者は、安心が裏付けされた本物の青信号を皆ゆったりとした表情で横断していました。まさに歩車分離信号の安心効果です。

学習会では、「歩車分離信号の普及を求めて」と題して、プロジェクターを使って次のお話をさせていただきました。

- なぜ歩車分離信号が望ましいのか
- 歩車分離信号改善のための4要素
- 歩車分離信号の交差点
- 豊中教職員組合の取組み
- 歩車分離信号の普及に大切なこと

●なぜ歩車分離信号が望ましいのか

現在の交差点は、歩行者信号が青であっても右左折車による事故が絶えません。交差点での歩行者を巻き込む右左折事故とは、車両運転手が横断者を見落とす事故です。歩行者は見落とされたら最後です。この種の事故を防ぐには、人と車を分けて流す「歩車分離信号」が効果的です。

2002年に行われた全国100ヵ所の歩車分離信号試験運用の結果では、対歩行者事故が70%減少し、懸念された渋滞は2%減少しています。この歩車分離信号は、従来の交通安全教育や多少の道路改善よりもはるかに事故防止に有効で、安全においては歩道橋や地下道にはおよばないものの、バリアフリーであることや費用対効果が高いため全国に広げやすい事故防止策です。また、人と車を分離するという点で、歩行者のみならず車両運転手の安全性にも大きく貢献しています。

私たちが歩車分離信号の利点や特徴を知ること、この信号を普及させていく上でとても重要なことであると考えています。

●歩車分離信号改善のための4要素

対人事故に有効な歩車分離信号ですが、その設置には、交差点の道路の規模や形状、通過車

(青信号での横断者を見落とす車両運転手に対する防備)

交差点における対人事故防止の対策評価

凡例 ー変化無 △多少向上 ○向上 ◎大変向上 ▲やや問題 ×問題

	既存信号	安全対策				
	非分離信号	交通教育促進	道路等の改善	歩車分離信号	歩道橋(分離)	地下道(分離)
安全性の向上	×	△×	△	◎○	◎※1	◎
改善コスト	ー	ー	△	○△	×	×
バリアフリー	ー	ー	ー	ー	×	×
歩行者負荷	ー	ー	ー	ー	×	×
渋滞緩和	ー	ー	ー	◎○△×	◎○	◎○
待ち時間	ー	ー	ー	○△	◎	◎
保 安	ー	ー	ー	ー	ー	▲
教育効果	ー	ー	○	◎	○	○
運転手保護	×	×	△	◎○	◎	◎

両の展開速度・右左折車の多寡、大型車の混入率、そして横断者の種別や多寡が大きく影響してきます。それらの道路環境にあった歩車分離を考える場合、改善には4つの要素が存在すると思っています。それが、1. 分離の程度 2. 分離の方法、3. 分離の形式 4. 分離の時間です。

1. **分離の程度**とは、交差点内の横断歩道をどこまで分離にするかの程度です。これには、スクランブル信号に代表されるように交差点内どこの横断歩道でも車と交わることをないようにした完全分離と、完全分離歩道も設けるが右左折の少ない一部横断歩道は、非分離と併用する一부분離信号があります。

2. **分離の方法**とは、歩行者の横断方法を言います。十字路の交差点を例として、斜め横断が可能なものをスクランブル、斜め横断を禁止したものをロ型、矢印で直進車を流しているときだけ並行する横断歩道を青にする平行型、特に大きな交差点などでは、道路の中に交通島(歩行者の一時待避所)を設け2段階で歩行者を横断させる二段階型があります。

3. **分離の形式**とは、信号サイクルを定時で流すか、必要な時だけ歩行者を青にする押しボタン(随時)にして運用するかです。

4. **分離の時間**とは、交差点の1サイクル時間や車・歩行者への配分時間です。

交差点はこれらの要素を組み合わせることによって、さまざまな道路状況に合わせた歩車分離信号への改善が可能なのです。

●歩車分離信号の交差点

実際に現在改善された交差点では、それらの要素を組み合わせた多数の歩車分離信号が見受けられます。地元住民の要望によって改善された品川区の戸越交差点は、第一京浜国道の大型交差点でもありますが、ロ型の定時式を用いた完全分離信号になりました。

横浜市の緑園都市駅前交差点の交差点では、ロ型の定時式完全分離でさらに安全性を高めるべく、右折車両の停止線を直進車両より下げ、信号の変わり目に急ぎ右折する車両を防止するなどの工夫が凝らされています。また、歩行者のきわめて少ない郊外の交差点である八王子市上



川橋交差点においては、横断者が必要な時だけ押しボタンを押してすべての車両信号を赤にする押しボタン式分離信号を採用しています。

二段階式の例としては、日野市の日野台交差点、ここでは、T字路の交差点の中心に交通島を設け、車を矢印信号で流し、車両の進入してこない横断歩道側に歩行者用青信号を点灯させます。

このようにして全国には、さまざまな工夫を用いて交差点の分離信号化がなされてきました。強いて言えば、警視庁管内では、分離信号の表示板が設置されていない(広報が足りない)のが残念です。

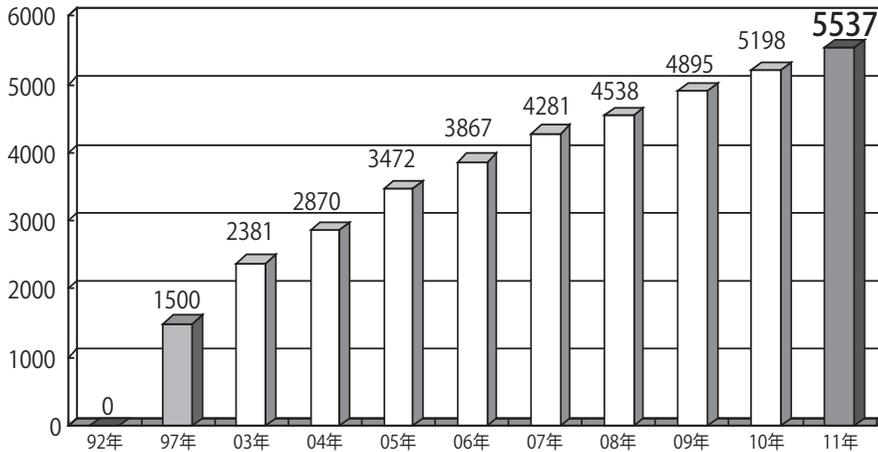
●豊中市教職員組合の取組み

今日徐々に増えてきた分離信号ですが、日本で最も組織的、継続的に普及活動を進めてきたのが豊中市教職員組合を中心とした「通学路の安全を考える」活動です。その特徴は、学校/PTA、教職員組合、市民団体、マスメディア、豊中市、大阪府が一体となって毎年シンポジウムを開き、歩車分離信号の普及を行っているところにあります。通学路の安全を求めるシンポジウムは、2001年から始まり市内の小学校体育館を会場とし、2011年6月現在13回目を数えました(上の写真は第9回の様子)。

豊中市の各小学校では、通学路の危険な交差点を洗い出して図式化し、それをもとに警察行政に歩車分離信号への改善を訴えてきました。現在豊中市では24の交差点が歩車分離信号となっています。

また、2008年4月には、私たちも豊中市教職

歩車分離信号設置数の推移



員組合の方々とともに「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」を結成し、国家公安委員会、警察庁、国土交通省、文部科学省にくり返し普及促進を要請してきました。

2011年3月末現在、全国の歩車分離信号は5537基を数え、交差点全体の2.7%となりました。

分離信号の情報いろいろ

まとめ/足立

●歩車分離信号の普及に大切なこと

歩車分離信号の普及は、車の効率より人の命の方が大切と思う意識、国民からの要望と行政の努力が必要です

私たちが分離信号の正しい理解を深め、自らの安全を求めて地域や学校で「歩車分離信号」を要望していく必要があります。要望先は、もよりの警察署です。個人で投書、要望書も有効です。

一方行政においては、

- ・歩車分離信号増設目標の設定・達成評価
- ・交通安全白書へストック数の記載
- ・国民へ歩車分離信号の効果的な広報
- ・使いやすい歩車分離信号の研究開発

等を行い、交通弱者にとって安全安心な交通環境を提供していくべきだと考えます。

私たちは、「歩車分離信号を交差点のスタンダード信号に……」を願い活動を続けています。「私たち大人が守るべきもの、それは子どもたちの命」。子どもたちには、偽の青信号ではなく、本物の青信号を与えたいものです。

(東京都八王子市在住)

警察庁の取り組みについて

警察庁では2001年に100箇所の分離信号モデル運用をし、その成果をふまえて2002年に分離信号整備指針を作り、推進の通達を各都道府県の警察に出しました。しかし、分離信号整備率は全国平均で今も信号機の2%台に留まっています。そこで警察庁は今年春に、今後「過去4年間の2倍のペースで整備する」目標を掲げた新通達を各都道府県の警察に出しました。

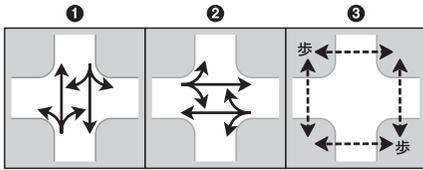
この通達には、・地域住民からの意見要望も検討する・新設の信号機には分離制御導入を検討する・渋滞の懸念で安易に導入を見送らない・歩行者数が多い所は歩車分離制御により交差点処理容量が向上する場合もあるので的確な把握と積極的導入を図る・各都道府県警察で整備計画を策定して出す、等の、前向きな指導がいろいろ盛り込まれているのが特徴です。

10月の警察庁との懇談では、住民からの要望の方法も教わりました(⇒p.8)。これからは、市民の要望が今まで以上に増設の後押し役となりそうです。

分離式信号の種類

参考：警察庁「歩車分離式信号に関する指針の制定」(平成14年)
 ※の解説は足立の補足。

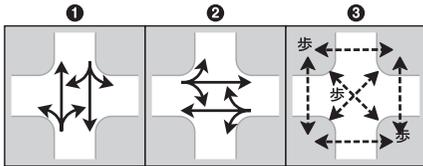
a. 歩行者専用現示方式



→ 実線はクルマ
 ←--- 点線は歩行者

※ 4か所すべての横断歩道を同時に青にして、右折車も左折車も侵入させない。

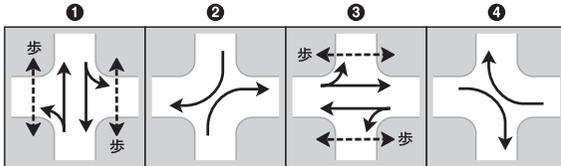
b. スクランブル方式



※ aで斜め横断も可能な方式。

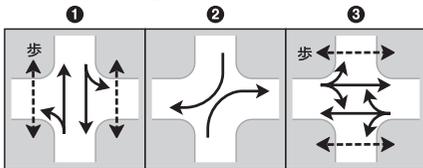
c. 右折車両分離方式

(1) 全横断歩道



※ すべての横断歩道に右折車を侵入させない方式 (左折車は侵入する)。車は右折と左折の時間を区分。

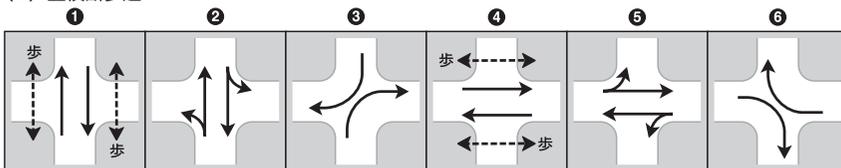
(2) 一部横断歩道



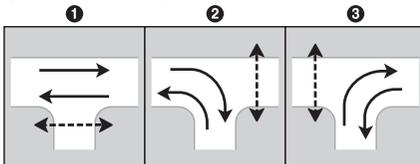
※ 横断歩道の一部(4か所のうちの平行する2か所など)のみ右折車を侵入させない方式(残りの横断歩道は右折車も左折車も侵入する)。

d. 右左折車両分離方式

(1) 全横断歩道

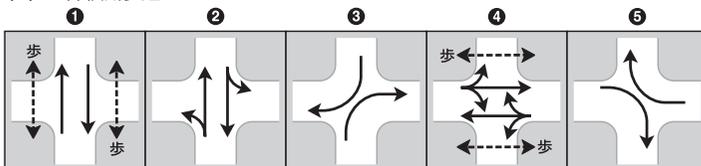


(T字交差点の場合)



※ 平行する横断歩道を同時に青にして右折車も左折車も侵入させない。車は右折と左折の時間を区分。

(2) 一部横断歩道



※ 平行する横断歩道2か所だけ右折車も左折車も侵入させないが、他の2か所は右折車も左折車も侵入する。

分離信号の整備数

★H22年度末で **5,532基(約2.74%)** (警察庁H23年4月通達文書より)

(整備率上位4地域(5%以上): 神奈川県 7.11%、大阪府 6.64%、東京都 6.37%、長野県 5.36%)

★方式別整備数(H21年度末5198基における内訳) (警察庁情報/H23年10月19日懇談にて)

▶ a. 歩行者専用現示 2850基(55%)



▶ b. スクランプル 569基(11%)



▶ c. 右折車両分離 1424基(27%)



全横断歩道 161

一部横断歩道 1263

▶ d. 右左折車両分離 355基(7%)



全横断歩道 101

一部横断歩道 254

分離信号化による事故削減効果

▼第2次社会資本整備重点計画(H20~24年適用)のデータ(⇒p.8 QA1)

| 全国平均で、年間1箇所あたり死傷事故を1.2人減らせる。

▼以下のデータは『月刊交通』2010年11月号/発行・東京法令出版より。

(自転車の事故について記載はありませんが、愛知県警に聞いた話では、下記ワースト5交差点で分離信号整備前に起きた横断歩道での事故は、歩行者対車が9件に対し自転車対車は42件あったそうです。分離信号化で自転車事故もかなり減っていると推測されます。/足立)

★東京都のデータ

| 歩行者横断中事故は(一部分離)で36%減少。全部分離でほぼ解消。

| 事故全体で26%減少。

(H20年の38か所を前後1年間で比較)

★長野県のデータ

| 歩行者横断中事故は71%減少(34件⇒10件)

| 事故全体で35%減少(190件⇒123件)。

| 車両相互事故は27%減少(154件⇒113件)。

(H13~16年の86か所を前後3年間で比較)

※方式別はスクランブル式42%減少、右左折分離方式37%減少、全体で35%減少。

※渋滞は目立った発生はなし。歩行者専用現示で車両滞留長が13.4m増加、右左折分離方式では滞留が減少。

※長野県は分離信号整備率が高い。標示板の増設、看板設置、バリアフリー対応装置などわかりやすさの配慮にも力を入れている。

★愛知県のデータ

| 歩行者・自転車の死亡・重傷事故100%減少(1件⇒0件)

| 歩行者・自転車の軽傷事故92%減少(26件⇒2件)

(H21年の80か所を前後6か月で比較。一部車両右直事故を含む)

| 歩行者・自転車事故は100%減少(81件⇒0件)

(県内ワースト5交差点を整備前のH18~20の3年と整備後半年間で比較)

※愛知県は交通事故全国ワースト1だが、クルマ依存社会で交通円滑化を重視してきたことなどから、分離信号整備は遅れていた。しかし近年整備に力を入れ、地域住民への説明、看板設置、立ち番、報道機関への広報など周知対策にも力を入れている。

分離信号ディスカッション

◎今の交通環境について

- ・非分離の信号の場合、歩行者用青信号は「進め」だが「安全」を保障するものではない。
- ・非分離の信号では、歩行者用信号の青は黄色と同じこと。完全に歩車分離されたところの青信号だけが本当の青といえる。非分離の信号を全部「黄と赤」だけにすれば、いかに危険が多いかがわかり、青信号(分離式)に変えていこうという意識が高まるだろう。
- ・そういう視点は目からうろこ。「青は安全ではない」というキャンペーンを張ってはどうか。
- ・横断歩道も、歩行者に危険がある限り、横断歩道とはいえない。「横断車道」だ。

◎右折車両分離方式について

- ・右折車と横断中の歩行者の衝突事故が、左折車より多いというデータがある。右折車は直進車に気をとられながら早く曲がりたくてスピードを出しているため。左折車の場合はゆっくり曲がるが、そのときに人を見落とす。
- ・右折車両分離式は、右折車と直進車の衝突を防ぐ、つまり車両事故対策が主眼。右折車だけを通す時間が必ず設けられていてそのために歩行者を待たせているが、歩行者の横断中は完全分離がなされていない。これは歩車分離とは呼べない。通行権分離式とか時差式というべき。
- ・完全に歩車分離されている横断歩道が一部であっても必ずある信号を、歩車分離信号と呼ぶべきではないか。
- ・分離信号を現状で増やすためには、右折車両分離式なども妥協策としてやむを得ないかもしれないが、その場合も、本来あるべき歩車分離式信号の形を主張しておきたい。
- ・会としての歩車分離信号の定義を表明したほうがよい。

◎渋滞との関連について

- ・車両渋滞は分離信号化の大きな課題という割には、警察でも市民側でもそれに関する検証

が少ない。シミュレーションをきちんとすべき(させるべき)。分離信号にすると渋滞するという場合、それは本当かの追及が必要。

- ・警察庁の新通達では、「きめ細かな現示調整で渋滞回避は可能。安易に導入を見送らない」とあり、警察庁も言っていた。反対されたときはそれを伝えるとよいのでは。
- ・渋滞するなら交通量を減らす対策も検討すべき。道路拡張ではなく交通量を減らすことが有効という認識を広めていく必要がある。
- ・歩行者優先施策で交通流を妨げることで逆に車利用を減らす策もある。

◎ドライバーにとっての分離信号

- ・トラック協会などは、分離信号化を進めてほしいと要望している。ドライバーの安全にとっても、整備が求められている。
- ・自動車教習所の教科書には、まだ分離信号のことが載っていない。免許更新の際の教本にもないのではないかと。
- ・地域により、分離信号にしても苦情が出てまた元に戻してしまうという例もあるらしい。民度の低い地域ほど理解不足。メリットを広報する努力もなされていない。

◎自転車の問題

- ・分離式交差点で自転車と歩行者の交錯が増えないかと心配。自転車は横断歩道を渡るときは自転車を降りて渡るべきだが(自転車通行帯がある場合は降りなくてもよい)、ルールは守られていない。
- ・歩車分離式の交差点は、青信号の終わり近くで点滅が始まっても車が迫ってくる心配がないので、自転車に乗っていても安心感がある。
- ・自転車もゆくゆくは交差点で車両用信号に従う方向になるかと思うが、それには自転車道・レーンの整備が欠かせない。自転車道・レーンができない道路はクルマの走行速度を落とすべき。その前提が整えば、交差点で車両用信号に従える。

◎分離信号設置を広げていくために

- ・口コミでひろげていくことが大切で効果もあ

ると思う。

- ・PTAや自治会で要望したり、議会を通す方法もある。住民の働きかけが大きく影響。
- ・豊中市のように組織的に進めているところは珍しいが、学びたい例。
- ・小さくても組織名で要望すると影響力が大きい。私(=長谷さん)も歩行者事故防止の会や歩車分離信号普及全国連絡会を作って要望活動を重ねている。問い直す会で今回警察に質問をして話を聞いたのも有意義なこと。会の背後に多くの市民がいることを伝えられる。
- ・歩車分離信号をまだ知らない人も多い。会で作成したリーフレットをもっと活用しよう。地域活動で、また、議員や交通安全関連の委員などにも配布を。
- ・警察は今、分離信号倍増計画の新通達を出し

ており、大きな進歩。地域の警察に要望書として出すと通りやすいなどの警察庁伝授のノウハウを含めて広めていきたい。

- ・信号機を普及させたのは保険会社という話もある。保険会社に分離信号普及を働きかけたり、研究員に研究してもらうのも一案。
- ・議員への働きかけも必要。分離信号整備は都道府県の警察が決定権を持つので、都道府県議会議員に関心を持ってもらいたい。交通事故問題を考える国会議員の会への働きかけもよい。
- ・会の有志で発足させた「歩行者の安全を求める議員連盟」(準備会)にもふさわしいテーマ。

以上のような意見が出されました。できることはなるべく形にしていきたいと考えています。

■ 論文等寄稿 ■

山下正和

(同志社大学理工学部)

物事の判断は、正しい科学で —常識でリニアモーターカーの是非を考える—

本文は、2011年9月発行のエントロピー学会誌に、『科学の法則＝常識』でリニアモーターカーの是非を考える』と題して掲載されたものです。これを読まれた貴会の世話人である清水真哉氏からのご依頼により、少しでも改変して貴会報に転載させていただきます。

さて、2011年5月28日の新聞に、大畠国土交通大臣がJR東海にリニア中央新幹線の建設を指示したとの記事が載っていました。基本計画決定から38年、電磁力で浮き上がって走る『夢の超特急』の構想がようやく実現段階に入ることです[1][2]。私は、まさかこのような指示が現実に行われようとは全く思っていませんでしたので、日本の将来を心配するあまり、思うところを論じてみたという次第です。世間の声を聞くと、確かにリニアモーターカー(以下一部リニアと略)は、子どものみならず、一般の大人にも大人気のように、好意的な意見や期待度の高い声が聞かれます。知識人でも、たとえば今年に入ってからも大阪府の橋下知事が、伊丹空港

の廃止に関連して、大阪市の中心部から関西空港までリニアを走らせる夢について話していましたし[3]、千葉県森田知事は、選挙時に羽田空港と成田空港の間を結びリニアを走らせるといったことを公約にしていました[4]。リニアは、なぜか未だに人気抜群です。

ただ、このリニアに関する話のように、世の中には未だに理解しがたいことが多いようで、学者や研究者のような人一倍学問を修めたであろうはずの人であっても、その言っていることに首をかしげざるを得ないことがあります。少なくとも、若い時に勉強したことを全く生かしていないというか、逆に無視しようとしているかのようです。せっかく幼い時から、諸学校で本来は正しいはずの科学を勉強してきたはずなのに……です。科学というのは、この地球で起こる現象を数字で表したものですから、言ってみれば常識が科学なのですが、その常識までもを覆し、無視しているといっても過言ではないようです。このことに関しては、今回の東日本大震災における東京電力福島第

一原子力発電所の事故の際の、原子力関係者の当時の言動を思い返してみても、同じことが言えるかもしれません。

もともとリニアモーターカーというのは、電磁力でレールから浮き上がって走る乗り物で、姿は電車に似ています。これを東京から最終的には大阪まで走らせるために、「その建設を2014年度に始めよ」というのが今回の発表なのです。リニアは浮き上がって走りますから、これまでの電車のように車輪とレールとの摩擦もなく静かで、スピードも出ます。新聞では、東京―名古屋間が40分、東京―大阪間が67分と予定されていました。こういったリニアは、実は2005年に日本で開かれた愛知万博で、「リニモ」という愛称で走っていたので読者の中には乗られた人もあるかもしれません。愛知万博は、「愛・地球博」とか「環境の万博」などと言って、とりあえず環境や自然との共生がメインテーマであって、当時は「21世紀は環境の世紀であり、その最初の万博が日本の愛知県で開かれる……」などと言っていました。その万博で、このリニアが「環境にやさしい21世紀の乗り物」として導入されたのです。

ところで、リニアというのは本当に環境にやさしい乗り物なのでしょう。普通の電車とは違ってリニアは浮き上がって走るのですが、実はこの世界にはある法則と申しますか、常識と申しますか、どうしても避けられないことがあるのです。それは、地球上ではモノは下に落ちるといことです。逆に言えば、その下向きの力に逆らってモノを持ち上げようとするれば、必ずそれ相当のエネルギーが要ることになります。このエネルギーは、高等学校の物理で習う次の(1)式で表されます。

$$E=mgh \quad \dots\dots (1)$$

かのニュートンが、リンゴが木から落ちるのを見てひらめいた……という言い伝えのあるのが万有引力の法則ですが、ニュートンが発見する前からもちろんモノは下に落ちていました。ニュートンはただ、これを数式であらわしただけのことですが、そのことでこの下向きの力が「科学」になりました。要するにこの地球上では、モノは地球との引力の関係で普通は下に落ちるの

です。もちろん、それとは逆に上にあげることもやろうと思えば可能ですが、必ず(1)式のエネルギー以上のエネルギーが要ります。それは、必ずエントロピーが増大しなければならないからです。重いものであれば、より多くのエネルギーが要るということは小さな子どもでもわかります。彼のアメリカで、宇宙へ行くスペースシャトルを打ち上げる時には、5キロ離れた場所で見えてもすごく大きな音がするといいますが、地球の下向きの力に逆らうためには、それだけのエネルギーを使うのですから当然ともいえます。でも、シャトルが帰ってくる時は静かなもので、地球に向かってゆっくり落ちてくればいいのです。こういった引力に関することは、地球上のどこへいっても例外はありません。アフリカでも、南米でも、ヨーロッパでも、南極でも同じです。落ちるのは簡単ですが、モノを上を持ち上げるにはそれ相応のエネルギーが要るのです。

だったら今回のリニアはどうなのでしょう。以前に愛知万博で走っていたリニモ(愛知高速交通)も少しだけ浮き上がって走っていました。たとえ数ミリであっても、電車がレールから浮き上がって走るのです。どう見てもかなり重いはず。日常よく見る普通の電車を、まるまる持ち上げて走らせることを思えば見当が付きません。もちろん、浮いているので、普通の電車のようにゴオーという音はしませんから静かなことは確かでしょうし、スピードも上げられるでしょう。でも、あれが浮いて走るには、ものすごいエネルギーが要ると思いませんか。

授業でも学生諸君によく話すのですが、JRや私鉄などの電車であっても、一両くらいだったら100人ほどで押せばゆっくりと動かすことは可能でしょう。でもそれを、みんなでヨイショと持ち上げて運ぶとなったらこれは大変でしょう。100人では無理ではないでしょうか。こういう話をすると学生諸君はだいたい納得してくれますが、要するに浮き上がるためには、ものすごいエネルギーが要るのです。だったら、あんまりニアを走らせるというのはエネルギーの無駄以外の何物でもないことだと思いませんか。愛知万博が終わった後も、もちろん今日も、名古屋

の郊外では、「宴の名残り」のリニモが走っています。浮き上がっては1、2分走って、駅に着けば停まり、また浮き上がって走っているのでしょうかね。駅がたくさんある区間を、各駅で停まりながら、また浮いてはゆっくりと走っているのです。想像するだけでおかしくて吹きだしそうです。普通の電車にしておけばどんなに経済的かわかりません。

私の授業に出ている学生が、インターネットでそのリニモの会社の営業収支を調べてくれました。ここ数年の決算書の純損失や営業損失が20~30億円に上るということです[5]。ということは、毎日一千万円近い赤字を出しているということになります。もちろん、それまでの建設にかかった一千億円を超える費用や、天下っておられるであろう人々の人件費などは別でしょうから、どれほど日本国民は損をしていることになるのでしょうか。

2005年のあの愛知万博のときに私も乗りに行きましたが、夏の暑い日にたくさんの人が駅に並んでいました。朝から晩まで、行きも帰りも超満員で走っていました。万博は3月25日に開幕をして、半年間ほど開催していましたので、開幕一週間後の4月1日から始まった平成17年度は、一年のほぼ半分が万博期間中で、その間はリニモは朝から晩まで、行きも帰りも満員の状況だったのです。でも、その17年度でさえ、営業収支は2億円余りの赤字だったのですから、何とバカなことをしているのかということですね。普通の電車なら大儲けでしょう。

京都の地下鉄でも6両はつないでいます。東京や大阪近郊のJRは十数両もつないでいます。それがあの万博の時に、人がたくさん来るのがわかっているのにリニモはたった3両で走っていたのですよ。だから、行きも帰りも、乗るまでに1時間ほど待たされました。普通の電車でもっとたくさん連結していれば、みんな待たずに気持ちよく会場に行けたはずなのに、ほんとうに馬鹿げています。3両しかつないでない理由はもうわかりますよね。それ以上つなぐと、重くて持ち上げることができないからです。実際、浮き上がらないこともあったようです[6]。

世界から人々がやってくる万博に、あんなも

のを走らせることを決めた人はどんな人なのでしょう。当時の首相をはじめ、かかわりのあった政治家も官僚も、ほとんどがそれなりの大学まで行って教育を受け、自分でも勉強し、少なくとも重いモノを持ち上げるのにはそれなりのすごいエネルギーが必要なことぐらいは分かっていた人々でしょう。ひょっとしたら、昔の大学ではそんなことも教えなかったのでしょうか。まさかそんなことはないと思いますが、こんなことは幼稚園児でもわかります。スーパーマーケットで、カートを押しながら買い物をするのと、買い物かごを手で持って買い物するのと、どちらが楽ですかと聞かれれば、それはカートですよね。高齢の女性がカートを押しながら買い物をしている姿はよく見ますが、それは買い物かごを持ち上げて歩くよりは楽だからです。これを今回のことに当てはめると、普通の電車がカートで、買い物かごを持ち上げて歩くのがリニアモーターカーというのと同じです。

飛行機も地面から浮き上がって進みますが、飛行機の場合は前へ前へと進んで行くと、翼の空気抵抗で浮力がつきますから、上へ上がるための力はいらさないわけです。でも、リニアには翼がありませんから、絶えず自分で持ち上げている必要がある分、余計にエネルギーが要るはずです。飛行機よりも大変でしょう。このことは、1トンの鉄の塊を人間が支えて海面に浮かべるのは大変ですが、鉄を船の形にしておけば、浮力で勝手に浮いている……というのと同じです。

こんなリニアも、もともとは環境とかエネルギーといったことが話題にならなかった時代に、飛行機なみの速さをもつ電車を目指して研究され始めたのでしょうかね。でももう今となっては意味がないようです。何といっても無駄が多すぎます。残念ながら今後は、「エネルギーをいくらでも大量に使ってもいい」、「運賃が高くていい」という時代はもう来ないでしょう。

一般の人でも、はじめはもの珍しく、興味本位で「リニアはすごい」と思っていたでしょうが、これからはみんなも気づくでしょう。何しろ日本では今や、同級生の半分が大学に進学するという教育大国であって、字が読める、読めないというレベルの国民ではないのですから。

本来、学界・教育界の人やマスコミ関係の人などは、研究が始まった当時からもっとしっかりと忠告しなければいけなかったのです。でも大学人は、自分の細かい専門以外は関係ないと思ってほとんど気にもしませんでしたし、大新聞でも愛知万博当時は、「リニア浮き浮き愛知万博へ」とか、「ふわり、リニモ始動」などを見出しを打って、なぜか妙にはしゃいでいました [7]。これだけを見ると新聞も落ちたものです。

上で述べたリニアモーターカーのようなことを政治家や産業界の人がやろうとすれば、学界関係者は正しいはずの科学と常識に基づいて判断し、提言しなければならない役目を持っているのだと思います。よく、正しいことを言うと煙たがられる、といったこともあります。それでもそうしなければいけないときは、そうするのが特に大学人なのではないでしょうか。そのために、大学の先生は身分もある程度保証され、かなりの社会的地位を与えられているので

しょうから。

最後に、この機会を与えていただきました清水真哉氏に感謝申し上げます。

文献

- [1] 朝日新聞朝刊2011年5月28日
- [2] 南信州新聞ホームページ2011年5月30日 (<http://minamishinshu.jp/news/linear/>)
- [3] 朝日新聞朝刊2011年2月9日
- [4] 朝日新聞朝刊2009年4月19日
- [5] 愛知高速交通(株)ホームページ (<http://www.linimo.jp/kaisya/kessann/>)
- [6] 毎日新聞朝刊2005年3月20日
- [8] 朝日新聞朝刊2005年3月7日、毎日新聞朝刊2005年3月7日

* * *

エントロピー学会誌「えんころびい」第71号に掲載された論考の転載を快く承諾して下さいました山下正和さんに心より御礼申し上げます。

(清水真哉)

投稿

ただちに健康に影響はございません

小林和彦

福島原発事故の発生からまもなく8カ月を経過しようとしている(11月2日現在)が、今なお日本中が、特に東日本一帯が放射能(正確には放射性物質とか放射性元素と書くべきであろう)に対する恐怖は高まりこそすれ、衰えを知らない状況である。

放射能の「除染」や放射線量の計測は福島県やその他のホットスポットと呼ばれている地域では民間でも行政でも喫緊の課題となっているものの、除染のため削り取った土壌などの仮置き場をどこにするかで大いにもめている。

「迅速に」そして「完璧に」除染してほしいとの住民の要望は高いものの、汚染土壌の集積地を引き受けるところか、運搬経路になることさえ御免蒙りたい地域ばかりである。

吾妻山系と奥羽山脈との二つの高い山脈に遮られているためか福島県の隣県である我が山形県内の放射線量はかなり低く、花崗岩の多い山口県よりも測定値は低い。

そのせいか、最近福島市など福島県北部から子ども連れで山形県内へ避難する女性たちが激増し、それらの人たちへの支援策が当地元自治体の最大級の課題となっている。

むろん山形県など他県への子ども連れでの避難の理由は子どもたちを放射能から守るためということであるが、私にとって一つ気にかかることがある。

多くの場合、子どもたちの父親は福島県内での勤務のため平日は福島県内に留まっているが、週末などには妻子と一緒にいるため山形県内にやってくる。また、子どもが小学校高学年や中学生の場合は学童保育や部活があり、たとえ低学年だとしても山形の祖父母に保護してもらえらば、生活費を稼ぐためにも慣れた福島県内の職場へ山越えて通勤する母親も居る。それゆえ彼ら彼女らのマイカー依存度は一層高まっている。

クルマ社会の進展と原発大国化とは相関関係

にあることを思えば、原発事故の犠牲者とも言える福島からの避難者の一層のマイカー依存を知るにつけ複雑な気持ちになる。

この場合なら「やむをえない」というべきなのか。

親が子どもの(将来の)健康を心配するのは当然過ぎるくらい当然のことである。しかし、原発事故が発生する以前に子どもたちの健康や安全のために真剣に配慮してきた父母はさほど多いとは言えないのではないか。原発事故以前とて学校グラウンドや児童遊園の地面は決してクリーンであったとは思えないからでもある。

近年こそクルマの排気ガスに含まれる有害物質(二酸化窒素、二酸化硫黄、粒子状浮遊物質など)はかなり希薄化し、黒煙の排出も珍しくなっているが、クルマの総量自体があまりにも多く、排出された有害物質の総量も天文学的数値に達しているはずである。

今は未曾有の大洪水(これも地球温暖化進展の現れ!)に見舞われているタイの首都バンコクの“名物”であるクルマの大洪水による大気汚染からの“難民”第一号はタイ国王であった。それだけクルマの排気ガスには健康に有害な物質が多く含まれているということであり、日本でも確かに排気ガスにより呼吸器系の疾病に罹患した人は多く(国も自動車メーカーも排気ガスと疾病との因果関係をなかなか認めようとはしなかった)、訴訟事件にもなっているのだが、放射能被害から逃れるのと同じような居住地移動がニュースとして取り上げられた例は記憶にない。

放射能は「目に見えない、匂わない」ゆえに恐ろしいとされている。だが、クルマの排気ガスに含有の汚染物質もまた「目に見えない、匂わない」状態になっているのに、放射能とは逆に警戒心を抱くことはなくなっている。

空中に飛散していたセシウムなどの放射性元素もやがては地上に舞い降り、土壌や植物などに沈着する。だから人々は警戒し行政に強く「除染」を依頼する。

同じように排気ガス含有物質も地面に降り積もる。しかも数十年もの蓄積だから、もし「シーベルト」に換算が可能ならすごい数値になりかねない。公園の銅像の腐食は酸化物による「被



(愛知県安城市在住)

曝」の状況を物語ると言えよう。しかし、学校グラウンドで「除染」作業が行われたという話は耳にしたことがない。

放射能を怖れる気持ちは当然である。同じように排気ガス含有物質(地表に蓄積された分と地下にしみ込んだ分も含める)に対しても警戒を怠るべきではなかったのではないか。だから放射能の除染後も学校グラウンドがすっかりクリーンになったとはとても言えないのである。それでも子どもたちが校庭の土で汚れた手をよく洗わないで食品を手にして食べたり塵埃を吸い込

んだとしても、行政当局や自動車メーカーは「ただちに健康に影響はございません」と述べるに違いない。

むろん、日本の国土は既に放射能以前に排気ガス含有物質の他にも環境ホルモン系など数十種の有害物質におおわれていることも忘れてならないであろう。

そもそも周囲にクルマが溢れ返り速度違反のクルマが当然視されている環境が子どもたちの心身の健康に良いとはとても思えないのである。
(山形県山形市)

投稿

町内会長宛の交通安全に関わる意見集約

田中 牧

2009年に、私達の居住する横浜市南区の歩道に関する市長陳情をし、その回答を頂いた。(詳細は、会報第60号で報告させて頂いた)。横浜市の施策の全体像はわかったものの、交通安全について、住民が満足する答えは得られていない。そこで、地道に身近な所から交通安全の道筋を作って行くしかない、と地域住民らは考え直し、下記の通り、この意見を集約し、これを束ねる町内会長宛にぶつけてみた。

横浜市南区の道路事情を説明すると、湾岸部の南区は、戦前からのまちなので、幅員2mの道路が圧倒的に多い。この幅員2mの道路の多くは、建築基準法第42条2項の「二項道路」=みなし道路規定(これに関わる説明と問題点は、会報第61号で報告させて頂いた)により、建物を建て替える場合には、1m後退することが義務付けられているので、やがて幅員4mの道路に拡幅される。そして、この場合、土地が建売業者に売られ、これが細分化されてから建物が建設されることが多く、従って、住宅戸数、人口、並びに車輛通行も増加することとなる。特に、この10年間、歩行者の安全が確保されないまま、車輛通行が増えることに、地域住民たちは、大きな不安を感じている。

〈久保山南町内会・浅野紀明会長宛の交通安全に関わる意見集約など〉

(2011年10月19日 民生・児童委員 田中 牧)
いつも大変お世話になっております。

久保山南町内会の推薦の下、民生児童委員の委嘱を受けてから、約1年が経過しました。その間、地域住民の交通安全について、何人もの方から、次の意見を頂戴致しましたので、ご報告させていただきます。ご検討のほどよろしくお願い致します。

1. 交通安全に関わる標識について～色と絵を重視

- ・現在設置されている立て看板(写真1)は、文字情報で注意を呼びかけ、この地域に住む住民向けのものだ。初めて、この地域に来る工事車輛や宅急便などの運転手に対しては、絵と色で、瞬間的に訴えるような標識(写真2・Hさん撮影)の方が実際の事故防止につながるのではないかと。歩行者は時速4～5kmの速度で動くのに対し、車輛は時速10km～20kmの速度で動くので、文字情報は識別できない。(Hさん他)
- ・立て看板の「スピードを控える」というような抽象的な表示ではなく、時速4km以下(歩く速度以下)というような具体的に数字を示す交通標識が必要なのではないかと。(Nさん他)

2. 危険な拡幅された二項道路について～工事車輛などに徐行を求めること



(写真1)



(写真2)



(写真3-1)



(写真3-2)

- ・ 庚台84～87番地周辺の横浜市道(町内会1地区と2地区の境)は、10年前には、幅員2mで軽自動車でも通行出来なかったのが(写真3-1)、現在、幅員3mに拡幅されている(写真3-2)。緊急車輛・介護車輛が進入しやすくなったという利便性の反面、車輛の通行量が増加したのに加え、スピードを出す運転手が多くなり、特に、工事車輛が自転車の速度以上のスピードで走り抜けていくのに、多くの住民が危険を感じている。(Mさん他)
- ・ 近年、1、2地区の転入者が(クルマの保有台数も)増加、特に、小さい子どもが増えた。事故が起きてからでは遅い。車輛通行のルールを決める必要があるのではないだろうか。(Nさん他)
- ・ 横浜市道の南端に位置する私道には、住民の自助努力で、「止まれ」の注意情報が、ペンキで塗られている。尚、私道と横浜市道の交差するところは、見通しが悪く、近隣住民と工事車輛の間で、物損事故が発生している。(Iさん他)
- ・ 工事車輛がスピードを出して通行することが多く見られる。久保山町内会名で、建売業者・工事業者宛に要望書を出すべきだ。(Nさん他)

3. 交差点の歩車分離信号への転換について

- ・ 前里町3丁目の交差点では、以前、年配の男性の死亡事故が発生し、その後、歩車分離信号が設置された、と聞いている。(Hさん他)
- ・ 通常の信号機の下では、歩行者が青信号で横断中に、右折・左折する自動車に巻き込まれ、

死亡する事故が多発している。車が通行している時に、歩行者の進入を認める仕組み、反面、歩行者が通行している時に、車の進入を認める仕組みの交差点は、運転者にも歩行者にも、人間の注意力を超えた仕組みであり、歩車分離信号に転換すべきである。(Aさん他)

- ・ 歩車分離信号にすると、車の渋滞が起きることを心配する意見もあるが、地域としては、車が効率良く流れることではなく、歩行者=生活者としての地域住民の通行の安全を、まず、第一に考えるべきではないか。(Tさん他)

追記：

1. 浅野町内会長とは、10月26日、面談の機会を得ることが出来、前向きな回答を得ている。
2. 上記回覧文書に対する代表的な住民の意見を紹介すると、
「お世話になっております。交通安全についての回覧を拝見いたしました。ここ最近 道幅も広くなり、また 新しく引越されて着た方達も増え、以前よりも 大分車の行き来が増えました。家の前を通る車は気を使ってくださり、ゆっくりと徐行されている印象ですが(工事車両は別ですが)それ以外では(Kさん宅から～2地区方面)では徐行されているのかと心配になっておりました。ご

高齢の方もいらっしゃる事ですし 速度を具体的に示すというのは「徐行」よりも 瞬間に気をつけよう! という気持ちになりそうですし、解りやすくていいと思いました。事故が起きてからで

は 遅いですし、住民の方々が皆 安心して歩けるご近所であってほしいものです。

(神奈川県横浜市南区在住)

投稿

クルマ社会あれこれ

木村孝子

・地域連絡係として

地域で私にできる働きをしたいと思う日々です。2点書きたいと思います。

1. 8月2日(火)夜6:00~「放射性物質拡散の現状と放射線の人体影響」の題目で放射能の専門家を招いて市主催の学習会が1200人収容の文化会館大ホールでもたれました。タイムリーな演題であり、会場はほぼ満員。この文化会館は開館25年目。新しい公共の建物が不便なところに建てられることが多いのですが、これも例外ではなく郊外に建っています。最寄りのJRの駅からは4km。私鉄の関東鉄道を利用すると、下車徒歩15分。夫と私は私鉄と徒歩ぐみ。大勢の人がクルマ参加となります。この時とばかりクルマを利用するようで私はとても不満です。今夜は「放射能のお話し」なのです。今や日本全土のみならず世界中を巻きこんでフクシマの原発事故は人々を不安にさせています。「原発事故=生活の見直し」と言っただけでいいくらい、私たちは毎日を深刻な気持ちで暮らしていますし、これからも暮らさなければなりません。この学習会の案内によると、「駐車場が大変混み合いますのでお車でお越しの際は乗り合わせをお願いします」とありました。ここからが地域連絡係の出番。この案内が気に入りません。クルマで来ることを前提にしている。事前に電話を入れました。「こういう指示ではなく、今の時勢、『市民のみなさま、我々の生活を見直していかなければならない今、クルマ利用を自粛しましょう。なるべく、徒歩、自転車、公共交通利用でお出かけください』としたらどうですか」と申し入れました。又、コミュニティーバス(100円)を開会、閉会に間に合うように臨時で出すことも考えては? と、提案もしました。又、生活の見直しについて市は市民にアドバイスを与えることも大

事、と伝えました。およそ10分位の私の伝言を市のイベント係は静かに聞いてくれました。「お話を聞いてくれてありがとう。どう思われますか?」「おっしゃるとおり。考えていきましょう」とのこと。地域連絡係として、これからもねばり強く私の役割を誇り高く遂行したいと思います。

2. 9月17日(土)、地域の小学校の運動会が行われました。ず〜っと昔、私の一人娘も出た学校。防犯サポーター(実は名ばかり)に登録している私は1・2年生との玉入れ競技に参加すべくでかけました。残暑の厳しい日、行きは100円バス、帰りは徒歩で30分。周りを見ると随分マイカーの列。数えて歩きました。メインの駐車場に50台、第2駐車場に15台、学校の裏の空き地に15台、路上に45台(そのうち2台は縁石を越えて歩道に)、計125台。プログラムを開けてみると、「保護者の皆様へお願い」の欄に、1. ごみは持ち帰りましょう。2. クルマの乗り入れはご遠慮ください。3. … 4. … 5. … と。この学校は小規模校で全校で6学級、児童数130名。運動会の日クルマの台数125台。再び地域連絡係の出番です。翌々日の月曜日に、今度は教育委員会へ電話を入れました。「生活の見直しが必要な今、運動会の来校にはマイカーを自粛しましょう」と、プログラムに保護者へのアドバイスを、と申し入れました。私の伝言を落ち着いて聞いてくれた指導主事、「わかりました。おっしゃる通りです、努力しましょう」。これからもあきらめずに声を出し続けたいと思います。

・かっこいい! 義足の自転車乗り

1年位前、左ひざあたりから切断の松葉杖のA氏に路上で会った時は驚きました(終戦直後の上野公園を思います)。未知の人でしたが私は思わ

ず声をかけました。「どうなさったのですか?」知らない人に声をかけられ、「うるさい!」と思う人もいるでしょう。Aさんは気さくに、「事故で片足を失いました」「どんな事故で?」「こちらはバイク、クルマにぶつけられました」「まァ!」私は絶句。それから数ヶ月して再びAさんに会いました。なんと義足をつけて杖を使って歩いています。すらっとして姿勢のいいAさん。義足なんてわかりません。「わあ、さっそうとお歩きになってよかったですね」と私。Aさんにここに。又しばらくしてAさんに会いました。なんと自転車に跨っているのです。呼びとめて話をしました。「かっこいい、すてき」。Aさん2倍のここに。私たちの“会”のことをAさんに話しました。「あなたのことを書かせてくださいね」。

「OK」。「会報ができたらし上げます」と約束しました。でもAさん、おつかいは自転車や徒歩だけど、通勤はクルマとのことです。(不便ですものね、クルマ使ってください)。事故から3年め、白いズボンの似合う、さっそうとした義足のAさんに心からエールを送ります。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



(会員K・Tさんの絵)

投稿

停留所の改良が進む高知の土佐電鉄

小松敏郎

七年前に路面電車サミットが開かれた高知の土佐電鉄では、サミット以降に各停留所の改良が行われバリアフリー化が進んでいる。また一時中断していた軌道敷きの芝生化工事も再開された。高知県や高知市の対応部局のある程度理解がうかがわれる。

県立美術館通では電車とバスが乗り換えし易いようにされ、近くに約二百台のパーク&ライドの駐車場も整備されている。パーク&ライドの駐車場はほかに伊野、鏡川橋、棧橋車庫、後免町に小規模なのがある。伊野はかつての車庫を廃止した跡で線路は本線と切断されているが残っている。

サミットで指摘された伊野、後免方面に残る安全地帯のない停留所(ノーガード電停と呼ばれ

る)は道路の幅員の関係で抜本的な解決は難しいものの、停留所を照らす、自動車に対する接近表示を行うなどの策が取られている。

写真は複線区間の西の端の鏡川橋駅が2010年の年末にバリアフリー化したので車両は下関の山陽電気軌道から転入した804系、及び2011年秋現在進められているはりまや橋南側の潮江橋の北詰の芝生化工事。

私見であるが、JR四国の高知駅が高架になったのだから、今まで駅裏だった駅の北側に延伸、あるいはフランスのリヨンのサンテグジュペリ国際空港のように高知龍馬空港への延伸が考えられる。現有路線は戦前に完成したもので、戦後の市街地の拡大に対応しておらず、このまま



では乗客数のジリ貧は避けられない。また車両も趣味的には面白くとも超低床車が一編成だけデモンストレーション的にあるだけでは路面電車は昔懐かしい乗り物というイメージをぬぐうことができない。現在主力の昭和三十年代に知寄町車庫で自社製造された600型は寿命を迎えつつあり、後継のLRVをどうするのかは緊急の課題だ。

いづれによせ日本国では軌道法が旧態依然であり、また地方自治体の交通に対する責任が不明確で高知に限った話ではなく全国各地で民間会社に一方的に地域の足が任され、自治体の関与が精々バリアフリー対応などに限定されている状況のままでは、買物難民を防ぎえないだろう。

(大阪市生野区在住)

投稿

くりでんの動態保存について

後藤 昇

春まで東京に住んでいましたが、故郷の栗原市(宮城県北部)に戻りました。これから、時々、農村の交通事情などを投稿したいと思います。

まず、初めは、くりでんの動態保存(車両を走らせる形で保存すること)についてです。私のいる栗原市には、くりはら田園鉄道が走っていましたが、残念ながら、平成19年に廃業しました。この鉄道はJR東北本線の開業に伴い敷設され、JR石越駅を始発とすることで北上川の支流である迫川の舟運に代替しました(舟運は石巻まで運び、船で江戸・東京まで運んでいた)。その後、鉛、亜鉛で知られる細倉鉱山まで延伸しましたが、トラック輸送への代替、過疎化、細倉鉱山の閉鎖などによる貨物、運送人員の減少により、廃業せざるを得ませんでした。

しかし、その後、くりはら田園鉄道を含む細倉鉱山関連施設が経済産業省によって近代化産業遺産群に認定されたことを契機に、栗原市の観光誘致の目玉の一つとして位置づけられました。

そこで、栗原市は、くりはら田園鉄道の施設、車両を譲り受け、鉄道公園化を図っています。公園には、複数の車両が保存されています。車両には、客車、保線用車、貨車、貨車を牽引する機関車があります。また、車庫、修繕庫も保存されます。また、公園内には、駅舎も保存されています。この駅舎は開業当時の木材を使い、開業当時の原形を再現しています。

そして、市民団体のくりでん保存愛好会による車両の運行もなされています(往復約1000メートル)。車両運行は今のところ年数日ですが、運

行の当日は、幼児、小学生、父兄、鉄道愛好家でにぎわっています。特に、KD10形式の2軸のディーゼル客車(通常の客車は4軸)は独特の揺れが楽しめるということで人気があります。

また、公園内にはかなり大きな地元産品の直売所も開設されています。

くりはら田園鉄道が廃業したことは残念ですが、小さいときに列車の体験をすることは、公共交通への理解、愛着をはぐくむことになると思われます。動態保存には経費がかかりますが、東北地方では数が少ないことから、観光の目玉として成功してほしいと思います。



(宮城県栗原市在住)

東日本大震災の仮設住宅については用地確保難から建設の遅れが報道されていましたが、ようやくほぼ完成したようです。

厚生労働省が岩手・宮城・福島の仮設住宅900団地を対象に居住環境について自治体と入居者に対してアンケートした結果が公表されています。

それによると徒歩15分圏内に、商店が無い団地が47%、小中学校がない団地が43%、病院・診療所が無い団地が54%存在するとのこと。また、バス等の公共交通機関で行ける範囲にそれらがあるかについては、あるとの回答がなかった団地が、商店について15%、小中学校について16%、病院・診療所について14%に上ることです。

2013世帯から回答を得ているそうですが、このうち自家用車を保有する世帯は84%に達しており、また、65歳以上の高齢者がいる世帯が59%、中学生以下の子どもがいる世帯が17%を占めるそうです。

1 買い物、2 通勤、3 小中学校への通学、4 病院・診療所への通院、これらのそれぞれに際して使う主な移動手段(徒歩を含む)として「自家用車」を挙げている世帯は、①77%、②56%、③10%、④73%です。「徒歩、自転車」を挙げている世帯は、①23%、②8%、③11%、④12%です。「バス、鉄道」を挙げている世帯は、①5%、②4%、③10%、④12%です。「タクシー」を挙げている世帯は、①3%、②1%、③0%、④8%です。(主な手段について複数回答があったこと、分母として調査全世帯2013世帯を採っていることから、特に③についてよく分からない数字となっています)

それぞれの利便性について「悪い、ひどく悪い」と評価している世帯は、①41%、②23%、③10%、④38%だそうです。

交通インフラが私たちの生活に欠かせないことは明らかです。震災に伴い改めて、私たちの生活がクルマ依存であること、交通弱者へのしわ寄せが激しいことを感じました。

多くのクルマが流されたはずですが、中古車などを購入されたのか、クルマ保有世帯が8割を超えていることは驚きでした。しかし持たざるを得ない、クルマ無しには生活が成り立たないと感じられている状況であろうことを改めて考えさせられました。

一世帯で複数台クルマを持つことはほとんどないでしょうから、通勤でそれを使ったら他の家族員が買い物や通院したくてもクルマを使うことは出来ないなど、おそらくクルマを持っても交通弱者が存在する生活となっているでしょう。

タクシーで買い物をする世帯が3%、通院する人が8%いるとのこと。こんな形は持続不可能な場合が多いでしょうが、そうせざるを得ないということでしょう。

自治体が仮設住宅団地を巡るバスを走らせたり、乗り合いタクシーを走らせたりするケースがでていることもちらほら報道されています。ただし石巻市のバスサービスのケースでは1日3往復で平日のみとのこと。また、塩釜市の乗り合いタクシーのケースでは1日4往復とのこと。先の厚労省のアンケートでは、900団地の20%において、「バス・タクシーなどの公共交通の確保」策を既に講じたかあるいは今後講じる予定であるとのこと。

石巻市の仮設住宅で、カーシェアリングが行われているとの報道もあります。また仮設住宅への移動販売車によるサービスが行われているとの報道もいくつかあります。

必要に迫られて手当が行われつつあるようですが、おそらく十分ではないでしょう。

バスや乗り合いタクシーの充実に財源が注ぎ込まれるべきです。被災地の高速道路の無料化に財源がつき込まれ、3次補正予算でさらに拡大させることが計画されているとの報道があります。当会は高速道路無料化に反対しています。仮に被災者に限った無料化を認めるとしても、優先順位が間違っていると思います。財源は交通弱者となっている被災者の交通環境改善にまず

投入すべきです。被災者が直接高速道路を使うことは毎日の生活ではほとんどないでしょう。被災者の生活を支えるために高速道路を使った物資の輸送はある程度あるかもしれませんが、優

先順位は下です。東北への観光客を増やし地域経済活性化するための無料化はもっと下でしょう。

事務局より

清水真哉

昨年ほどの酷暑ではなかったが、今年も暑い夏が来て、過ぎていった。そしてこの夏は節電の夏だった。

大都市は郊外に比べて一段暑い。いわゆるヒートアイランド現象であるが、それは冷房需要を押し上げ、節電の妨げとなる。ヒートアイランド現象にはさまざまな要因が寄与しているのであろうが、自動車交通によるものも小さくない。

まず最も直接的には自動車の廃熱である。誰かが夏、空き地で焚き火をしたら嫌われるであろう。それを路上でガソリンを燃焼させているのである。本来とてつもなく迷惑な行為である。夏はさらに車内でエアコンを使い、それがまたガソリンの消費量を増やして都市の気温を上昇させる。

次は道路建設が引き起こした都市環境への影響である。東京では中央区などで特に、震災で出たがれきの処理場所として、その後は道路の建設用地として、川や堀、運河が次々と埋め立てられていった。酷暑対策として打ち水がなされることがあるが、打ち水をするだけで冷涼感を得られるのであるから、常時水が流れる川や堀があれば、どれほど涼しいことであろうか。居住地の近くに川、湖、海などの水があると、熱伝導率の低い水には気温調整機能があり、夏はその分涼しく、冬は暖かくなる。逆に岐阜の多治見市や埼玉の熊谷市など内陸部で夏暑く冬寒いのは、海から遠いからである。都市内にある水系のヒートアイランドを緩和する機能に、もっと注意を払ってもよいと思う。

道路がアスファルトなどで舗装されることもヒートアイランド化の要因である。アスファルト自体が熱を蓄えるし、舗装は土を覆い水分の

蒸散を妨げる。道の舗装からは歩行者や自転車も恩恵を受けているが、人間だけならもっと沢山、並木を植えたりできるはずだし、そもそもそれほど広い道路面積を必要としない。ましてや駐車場のための舗装となると、益は乏しく環境悪化に対する責任のみ大きいであろう。

自動車の騒音や排ガスも、ヒートアイランド化の間接的な原因となっている。道路からの騒音や路上でアイドリングする車の排ガスで窓が開けられないことにより、エアコンの使用量が増え、室外機からの廃熱が増えるのである。自動車の騒音を抑制することに責任を負っているはずの環境省は、何と窓を開けないという前提で騒音基準値を定めている。電力消費量の増大に環境省は何の関心もないらしい。

騒音について最も許しがたいのはバイクである。騒音を最小限にする責務があるのに、車両を改造してまでけたたましい音を立てて走行することに喜びを見出す愚か者どもを、警察、国土交通省、環境省などの監督官庁は放置している。

自動車は言うまでもなく、ヒートアイランド化にとどまらず、二酸化炭素を排出することにより、ますます加速する温暖化に寄与して酷暑そのものの原因となっている。

* * *

この原稿を書いている10月、暑くも寒くもなく、本来心地よい季節である。ところが電車の中はどの社も冷房か暖房か通風か知らないが、動かしっ放しになっている。あれほどの事故の後でさえ、日本人は何も学ぼうとしない。何だか嫌な国に住んでいると思う。

(清水真哉)

2012年度会費の振込みをお願いします。

当会の会計は、窮迫しています。

皆様の会費ではまかないきれず個人的な、寄付により補填されています。

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部に「11年度会費払込済」「12年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2011年度、2012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。

2011年4月1日から2011年11月2日までの会費・寄付納入者は129個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。現在、皆様の会費や寄付だけではまかないきれず、個人的な寄付で補填されています。

ぜひとも、2012年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、複数口の会費や寄付もよろしくをお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、(会報64号に同封した名簿参照)青木までご連絡ください。

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(在庫のある号は)ー1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)、会のパンフレットー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。
 - 「歩車分離信号リーフレット」があります。集会や学習会等でご活用ください。
- 以上、申し込みは杉田久美子(会報64号に同封した名簿参照)まで。

写真・公的機関への意見事例等をお寄せください

- 写真・・・会報の表紙や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。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。
- 意見事例等・・・道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部・・・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、設立してもよいものと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡係・・・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、年度初めに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連絡ください。

案内板

■東京ミーティング ご案内

～ご参加ください～

《1/28(土)、2/25(土)、3/24(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会

2012年度 総会のお知らせ

《4/21(土)午後》

2012年度クルマ社会を問い直す会総会を、2012年4月21日(土)午後、東京都世田谷区北沢区民会館『北沢タウンホール』第一研修室にて開催いたします。

ご予約下さいますようお願いいたします。

クルマ社会を問い直す会
事務局担当世話人 清水真哉

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2012年3月下旬
- 原稿締切り：1月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：足立礼子(会報64号に同封の名簿参照)
- 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、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。
- ・写真や図表にはその説明文を入れ、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。
- ・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