

クルマ社会 を問い直す

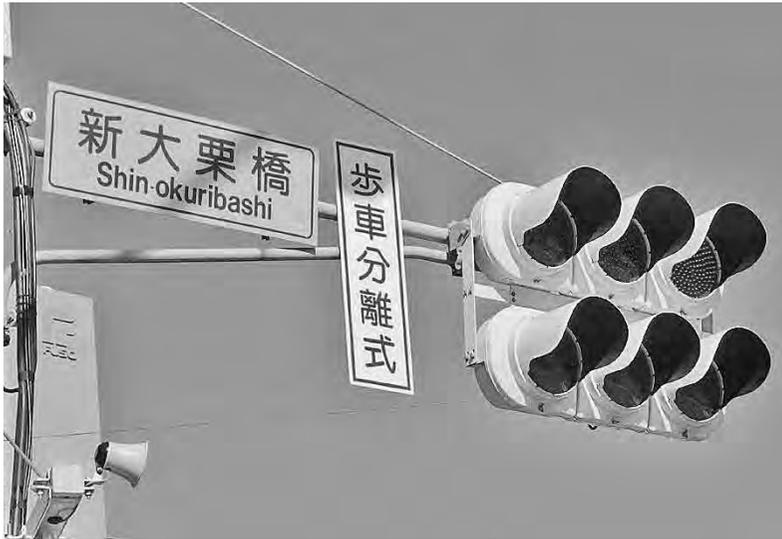
http://toinaosu.org/
e-mail:toinaosu@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：榊原茂典
連絡先：〒167-0023
東京都杉並区上井草2-29-13
榊原茂典
Tel & Fax 03-3396-1523
編集：足立礼子、林 裕之、
榊原茂典、富田悦哉
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

82

2015年12月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



東京都多摩市の新大栗橋交差点。右折のみ歩車分離式信号だったが、2015年3月に小学2年の女兒が青信号で横断中に左折トラックに轢かれて亡くなる事故があり、住民の要望で10月に完全歩車分離式となった。

(撮影：長谷智喜さん。報告は4ページをごらんください。)

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

目次

- 会の活動 横浜カーフリーデーに今年も参加しました(9/22) (足立礼子) 2
- 会員の活動 地域住民の活動で改善された新大栗橋交差点の歩車分離信号について(長谷智喜) 4
地元の環境イベントで、交通問題の展示を行いました(高橋大一郎) 9
- 投稿 秋の午後に(木村孝子) 10
JR気仙沼線、大船渡線も鉄道で復旧しなくてよいのだろうか！(後藤 昇) 10
ガードレールは誰のため？(富田悦哉) 12
山崎豊子著『不毛地帯』を読んで思う(田中 牧) 14
- 会員の雑誌投稿記事 「国土交通省の交通行政を問う」(塚本敦さん) 15
- メッセージ・案内ほか 新入会員からのメッセージ…16／『自転車ルール教本』についてご案内 16／
代表より…17／会計より他…18／案内板、原稿募集案内…20

横浜カーフリーデーに 今年も参加しました(9/22)

足立礼子(地域活動連絡係)

9月22日(火)、横浜カーフリーデーに会として今年も参加しました。毎年実行委員としてご尽力されるのは佐藤清志さんです。私は補助担当ですが、報告をさせていただきます。

◎日本では認知度今一つのカーフリーデー

カーフリーデーとは、平たく言えばノーカーデーのこと。まちの一部を1日クルマを通さないようにし、クルマに頼る生活を考え直してみようという啓発の取り組みです。ヨーロッパで1997年に始まり、全世界に広がっていったもので、クルマに過度に依存したまちの見直しを考える1週間(モビリティウィーク)の中の、目玉となるイベントです。

今年の参加都市は全世界で1800近くになり、日本では10都市(仙台市、さいたま市、横浜市、松本市、福井市、豊橋市、京都市、大阪市、高松市、那覇市)で開催されたそうです(詳しくは一般社団法人カーフリーデージャパンによる最新情報のブログ<http://blog.goo.ne.jp/cfdjapan>をごらんください)。

全世界の開催都市数に比べると日本ではわずか10都市、それも残念ながら2年前より減っています。しかもほとんど報道もされず、認知度も低い……なにか寂しい現状です。その理由の一つに、政策の方向性や市民意識の違いがあるように思います。ヨーロッパの都市ではこのイベントに多くの自治体が交通行政施策者として関わり、また、路面電車や自転車道の充実を図るなど以前から脱クルマの交通政策を進めている都市も多いのに対し、日本では自治体の関心が低く、開催に関与していてもクルマ依存を減らそうという交通政策にはそもそも消極的で、その点のアピールも弱い、などの課題があるように思います。開催12年目の歴史を持つ横浜カーフリーデーも主催はNPO法人の市民団体で、横浜市や神奈川県、国の省庁関連組織などは後援

です。それにもめげずに、市民団体の主導でここまで続けてこられた努力に心から敬服の思いです。

もう1つ日本で認知度が低いのは、名称にも一因があるように思います。「カーフリーデー」と聞いてもピンと来ず、クルマを自由に使えるように誤解される向きもあり、なにか横文字は意識に浸透しにくいような気がします。世界と歩調を合わせた運動なので名称も統一ということなのでしょうが、日本人の意識に訴えかけていくには「クルマを減らそうデー」「マイカーやめようデー」、「クルマ依存はあかんデー」など、もっと理念がストレートに伝わり記憶に残るような名称を前面に打ち出してはどうかと思います。

◎17年前の写真、でも現状は今と変わらぬ悲しさ

余談が長くなりましたが、当日の様子をお伝えします。横浜カーフリーデーの会場は、これまでと同様、JR関内駅そばの横浜公園(横浜スタジアムのある公園)の一部から日本大通り(横浜公園から山下公園のある港までをつなぐ大きな道路)の県庁・開港資料館のある交差点までです。当会は毎年、横浜公園の大通り側の入り口付近で、写真パネルの路上展示をさせてもらっています。この日は晴天で風もなく、路上展示にはもってこいの日和でした。会場全体の人出も多く、多くの人がじっくりと見ていかれました。

展示した写真パネルは「道はだれもの? 東京」のほか、一昨年作った路面電車、自転車、歩車分離信号などのパネル(一部は写真と図表で構成)、佐藤清志さんが持参された道路交通犠牲者の日のパネル、南平次さんが持参されたご自身開発のストップペダル(アクセルペダルを強く踏むとブレーキにかわり、踏み間違いによる暴走事故を防ぐもの)のパネルです。

「道はだれもの? 東京」パネルは17年ほど前に



作った古びたものですが、車優先で歩行者や車いすの人々が危険にさらされている道、高速道路や幹線道路で破壊された町など、今見ても全く違和感のない「悲しい現状」です。また、こうあってほしいという海外の風景(歩行者の安全を重視した道、整備された自転車道、路面電車の行き交うまちなど)は、今もなお「うらやましいモデル」にとどまっています。それを展示する我々だけでなく、見ていかれる人々も同じように感じたのではないかと思います。

事故のパネルを前に、親が子どもに「ほら、だから気をつけるんだよ」と言い聞かせている光景を毎回目にします。危険があればまず自衛させるのは当然のことでしょう。しかし、自衛しても犠牲となる人があとを絶たないのに自衛できないと思い込まされている現実、対策を講ずれば防ぐことのできる人為的な危険がクルマの利便性のために放置され、それをだれもがやむを得ないと疑問にも感じない世の中は、極めて異常です。これを平和で安全な社会と呼べるのでしょうか。

◎課題もいろいろと

本イベントは、カーフリーダーの理念を伝えるブースが以前はもっと多かったと聞いていますが、最近では本会以外にはあまりないのが残念です(横浜市や企業による燃料電池車や電気自動車の展示もありましたが、理念に合っているのでしょうか……)。

当会もパネルを展示するだけでなく、もう一歩進めたアピールができるとうれしいと思いつつ、い

つも課題を残して終わります。話しかけたりチラシを配ったりすると逆に煙たがられます。極めて身近で喫緊の課題なのに気軽に話すこともままならない、そんなところにもクルマ社会の病巣の根深さが見えるようです。

上述の佐藤さん(実行委員)、南平次さんのほか、藤村建一郎さん(都電網研究会で毎年実行委員にご参加)、会代表の榊原茂典さん、会計で大阪在住の青木勝さん(出張の帰りに)、そして会報発送担当の杉田久美子さん(おいしい手作りの差し入れご持参で)が参加され、交流のよい機会ともなりました。南さんが、二つ折りパネルが折れ曲がらずに展示できるような専用器具を作って寄付してくださったので、来年はよりよい展示で参加できそうです。横浜カーフリーダー実行委員会の皆様、今年も展示の場を設けていただき、ありがとうございました。

(東京都三鷹市在住)

★青木勝さんより……所用があったので、大阪から初めて参加しました。思っていたより、当会のパネル展示をたくさんのかたが見ていただいて嬉しかったです。ただ、パネルの作成時期が昔なので、今の時代で作れたらいいなと思いました。

(パネルをイベントの展示にお使いになりたい方は世話人にご連絡ください。宅配便でお送りいたします。)



フクジュソウ
(会員K・Tさんの絵)

地域住民の活動で改善された 新大栗橋交差点の歩車分離信号について

長谷智喜(「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」会長)



【写真1】東京都多摩市 新大栗橋交差点

2015年10月25日、東京都多摩市関戸にある交差点が歩車分離式信号に改善されました。

改善された交差点は、新大栗橋交差点(写真1参照)。

京王線聖蹟桜ヶ丘駅から約500mのところを位置し、川崎街道と鎌倉街道が交わる流入部5車線、流出部2車線を有し、大型車の右左折が頻繁な大型交差点です。当該交差点は、午前7時から午後7時までの12時間に50,000台もの通過車両があり、以前から歩行者への巻き込み事故の危険が懸念されていたところです。

以下、交差点改善の経緯と私の思いを報告させていただきます。

■以前に「右折車両分離式信号」となった交差点で左折死亡事故が発生

新大栗橋交差点で、本年3月10日、母親と姉妹が自転車で青信号を渡っていたところ、最後尾で横断していた小学校2年生の女子児童(8歳)が左折してきた大型トラックによる輪禍に遭い、亡くなるという痛ましい事故が発生しました。

当該交差点は以前にも巻き込み事故が発生し、11年前に地域の学習会で「このような右左折車の多い交差点は分離信号に改善すべきです」とお話をさせていただいた交差点でもあります。そ

の後この交差点は改善されましたが、完全な歩車分離式信号にはなりません。右折車両と歩行者のみを分離する「右折車両分離式信号」になったのです。これでは再び事故が起ると懸念していた通り、子どもさんが左折トラックに巻き込まれ死亡する事故が発生したのです(図1参照)。



【図1】3月10日左折事故現場

■事故後の地域集会で「完全歩車分離式信号」の重要性を講演

今回の事故を受け、以前講演依頼をいただいた市議さんから「長谷さん、もう一度分離信号についてお話していただきたい」との連絡がありました。私は4月4日、関戸地区の緊急集会で「信号交差点での巻き込み事故は、行政の言うような『気を付けましょう、注意しましょう』とする注意喚起の教育だけでは人の命は守れません。なぜなら青信号を横断中の歩行者の安全は、同じ青信号で右左折してくる車両運転手の注意力によって保たれているからです。人間の注意力は不確実なものです。歩行者が危険を察知できるのは、車両運転手が人を見落とし、背後からあるいは直進車の切れ目からいきなり右折してくる車の異常に気付いた時点です。しか

し、すでにもう逃れるすべはありません。実は、この危険は歩行者の注意能力を超えた危険なのです。本気で歩行者の命、子どもたちの命を守ろうとするのであれば、このような危険度の高い交差点には、人と車が同じ青信号で交錯しない安全な交差点システム、完全な歩車分離信号に改善するしかないのです」というお話をさせていただきました(7ページ新聞記事1参照)。

■地域住民の署名活動と議会の動き

集会後すぐに、信号交差点での重大な危険性を理解された参加者や第一小学校の保護者・地域住民からなる「分離信号を実現する会」が発足し、関戸自治会を母体として信号改善を求める署名活動が行われました。私も八王子で賛同する方々の協力を頂き、721筆の署名をお届けしました。

署名活動では、地域の自治体をはじめ小学校のPTA・保育所・幼稚園・児童館・学童クラブ・病院・診療所・駅周辺の商店企業からも賛同をあつめ、20,000筆を超す署名があつまりました。署名は、道路管理者の都南多摩東部建設事務所に提出されました。

また、多摩市市長が警視庁多摩中央署に改善を要請したのをはじめ、市議会も事故直後の議会で東京都知事や警視庁あての歩車分離式信号機の導入を求める意見書を全会一致で可決、党派を超え地元都議や都議会からも働きかけが行われました。これもまた地域住民の声の反映であったと思います。

この問題を検討した関係各機関は、多摩市と市教育委員会、東京都建設局南多摩東部建設事務所、京王電鉄バス、警視庁多摩中央署、警視庁交通部によって協議が繰り返され、6月25日には、多摩市から当該交差点を完全な歩車分離式信号に改善する旨が発表されました。(分離信号を実現する会ニュースより)

■完全分離に改善された新大栗橋交差点

10月25日、事故から7カ月、新大栗橋交差点が地域住民の要望通り歩車分離式信号に改善されました。警視庁管内ではまだ数少ない歩車分離式のプレートも取り付けられました(写真2、



【写真2】2段式信号と歩車分離信号プレート

表紙写真、8ページ新聞記事2参照)。

翌26日、私は50,000台もの通過車両がある大型交差点がどのような歩車分離になったのか、歩車分離によって新たな渋滞が発生したのか否かを確認に行きました(午前11時から午後2時)。

ここでの歩車分離信号は、スクランブル式ではありません。直進車の時のみ歩行者を流す「右左折車両分離式」になりました。

信号の1サイクル(1周期)は3分、6現示の信号運用です。

歩行者用信号は、車両が平行する直進車の時だけ青信号になります。信号変わり目の残り車両やフライング車両からの歩行者保護として、車両の左折矢印が終わって7秒後に歩行者信号が青になります。そして歩行者信号が赤に変わって7秒後に右折車の矢印が点灯します。歩行者青信号の時間は43秒から48秒です。

なお、このたびの改善にあたって

- ①川崎街道連光寺方面からの第一通行帯(一番左側車線)が左折・直進車線から左折専用車線に
- ②交差点内は終日転回禁止に
- ③川崎街道聖蹟桜ヶ丘方面から旧鎌倉街道への右折を禁止した

等の変更が行われましたが、車両の流れは、以前と比較して特に変わった変化は感じられず、視察中の3時間に目立った渋滞も見られませんでした。多少何か問題があるかもしれませんが、調整ですむ程度のことでしょう。歩行者が右左折車と交錯することなく完全な歩車分離が達成されていました。

■新大栗橋交差点の歩車分離信号の分析

車両用信号は上下二段式で、上の信号は常時赤(但し歩行者が青になる前に一時黄色)で、下の矢印信号で車両を流します。また歩行者用信号は、待ち時間表示付きで、音響装置も設置されていました。

ここでの信号表示と車の流れを【図2】に従い説明します。

- 1 現示目は、縦車道の左折車と交差する横車道の右折車を流します。
- 2 現示目は、左折車と直進車を流します。交差する車道は赤信号となります。
- 3 現示目は 直進車だけを流し、この時同方向の歩行者用信号を青にします。もちろん交差する車道は赤信号のままです。
- 4 現示目では、右折車を流します。交差する車道は左折車を流します。
- 5 現示目では、縦車道は矢印が不点灯、赤信号の状態になります。交差する車道は矢印で左折車・直進車を流します。



花が絶えることのない事故現場

- 6 現示目は、縦車道はそのまま、交差する車道は直進車のみの矢印に変わります。この時同方向の歩行者信号が青になります。
(※現示：ある交通流または交通流の組み合わせに通行権を与える表示時間。)

■歩車分離信号の実現で感じたこと

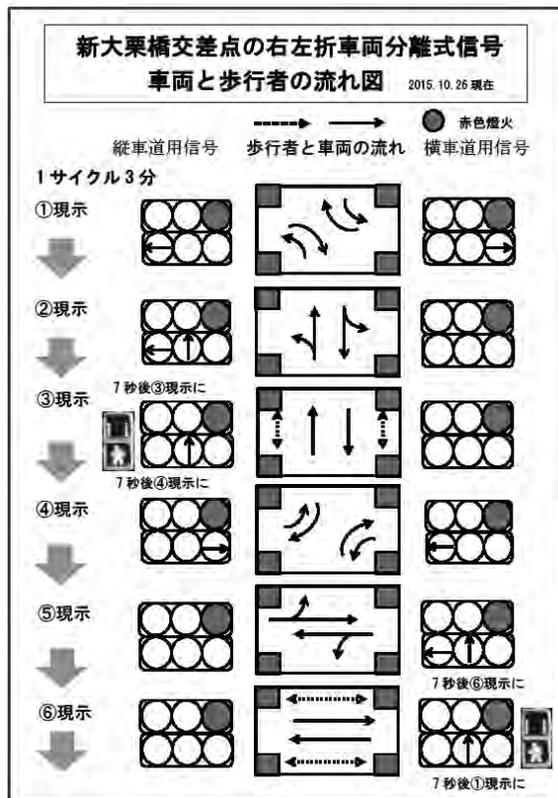
改善された、歩車分離信号を一言でいえば、歩行者の安全に配慮したみごとな改善がなされたと思います。これが本来もっとも効果的な交差点における対人事故の防止対策です。

今回、このような幹線道路の大型交差点で完全な歩車分離信号が実現した意義は、とても大きいと思います。また、事故後半年で改善できたのも快挙です。これも、すばやく運動に取り組んだ「分離信号を実現する会」と地元自治会のがんばり、それを受けての多摩市や市議会、関係機関をはじめ地元警察署が真摯な対応をしたからであると思います。

私は、警視庁の改善を高く評価するも、しかしながら、なぜ犠牲者が出なければ完全分離の信号に改善されないのか？ 親御さんの気持ちを思う時、同じ被害を受けた遺族として悔しく、事故のあった歩道をにらみ涙が止まりませんでした。

■歩車分離信号の普及に向けて

歩車分離信号の普及・促進には、国民を指導する立場にある警察自らが、歩行者の命を守るこの信号の意義を広めるしっかりとした広報が



【図2】車両と歩行者の流れ

必要であると思います。

「効率よりも人の命の方が大切」という当たり前の意識改革を国民に浸透させ、危険度の高い交差点や通学路の交差点には、歩車分離式信号への積極的な切り替えを願いたいものです。

全国の歩車分離信号の数は、統計を取り始めた2003年の2,381基から本年3月末には8,499基となりました。しかし、まだ全体の4%に過ぎません。

私も「歩車分離信号が一つ増えれば一つ命が救える」を胸に、さらなる普及促進に努めていきたいと思っています。

(東京都八王子市在住)

【新聞記事1】毎日新聞2015年4月5日
事故後、完全な歩車分離信号を求める集会や住民の動きを伝える報道。

信号は「歩車分離式」に

多摩市関戸の交差点 再発防止へ住民ら

多摩市関戸の交差点で8歳の女児が大型トラックに巻き込まれ死亡した事故をきっかけに、再発防止を目指す市民集会在4日、同市内で開かれた。女児の父親や事故現場近くの住民ら約20人が参加し、歩行者と車両の通行時間を完全に分ける「歩車分離式」の信号導入を行政側に求めることを確認した。

事故は3月10日に発生した。小学5年の稲田真花さん(8)が自転車で乗って横断歩道を渡っていたところ、左折のトラックにはねられ、現場は車線の多い道路の交差点で、事故を起こしたトラックから見ると、右折する際は歩行者側横断歩道の信号は「赤」になるが、左折時は「青」のまま。女児も横断でき、

「歩車分離」が不完全ななかで、事故が起きた形だ。

歩車分離は待ち時間を長くし、渋滞の原因にもなるため、導入が進みにくいとされている。集会では、1992年に八王子市内の同種事故で当時9歳

の長男を亡くした長谷智喜さん(61)が講演し「命は戻ってこない。待ち時間が増えても『安全のためなら仕方ない』と思えるようになってほしい」と訴えた。

この信号を巡っては、阿部裕行・多摩市長が多摩中央署に改善を求める申し入れ書を提出済み。住民側は今後も会合を重ねる方針という。

【黒川晋史】



事故から1カ月近くたつが鮮花が絶えない現場

多摩市関戸の交差点で



ポインセチア
(会員K・Tさんの絵)



女児の死亡事故を受けた緊急集会で、歩車分離信号の必要性を説く長谷さん。多摩市関戸の市健康センターで

【新聞記事2】毎日新聞2015年10月26日
住民の熱意により完全歩車分離式となったことを伝える報道。

完全歩車分離式に変わった新大栗橋交差点。歩行者が青信号の時は車は直進しかできない—多摩市関戸で



死亡事故交差点 完全歩車分離に

多摩・新大栗橋

今年3月、8歳の女児が左折トラックに巻き込まれて死亡する事故が起きた多摩市関戸の新大栗橋交差点が25日、女児が遭ったような事故を防げる完全歩車分離式に変わった。同交差点はこれまで歩行者が横断中の車両の右折は禁止されていたが、さらに左折も禁止

された。事故後に住民らが集めた2万人を超える署名が変更を後押しした。

同交差点では3月10日、小学2年の楠田真花さん(8)が自転車で青信号の横断歩道を渡っていたところ、左折してきたトラックにはねられ、死亡した。

事故後、同級生の子を持つ母親らを中心に結成された「分離信号を実現する会」が署名活動を行い、道路管理

者の都南多摩東部建設事務所へ署名を提出した。市や市議会も要望した結果、都公安委員会が変更を認めた。

この日午前10時、同会のメンバーや近隣住民らが立ち会う中で信号が切り替わった。同会代表の三浦みどりさん(42)は「実現してほっとしている。協力してくれた方々に感謝したい」と話した。

【山田麻未】

地元の環境イベントで、交通問題の 展示を行いました

高橋大一郎(世話人)

10月25日、地元の埼玉県戸田市で開催した「とだ環境フェア(*1)」で、交通問題の展示をさせて頂きました。竹林の会(*2)という、環境問題に取り組んでいる団体のブースの中で、展示させて頂きました。

竹林の会は、竹林整備や竹遊びの催し等を通して、環境問題を伝える活動をしています。代表の遠藤孝一さんは、平成23年戸田市地球温暖化対策実行計画(*3)で、自転車のまちづくりプロジェクトを提言しています。歩き・自転車・公共交通を促進する事が重要との理解を持っているので、今回交通問題の展示をさせて頂く事になりました。

とだ環境フェアでは、クイズラリーで、参加者が全ブースを回る設定になっていたのですが、沢山の方に交通問題を伝える事ができたと思います。

私が出題したのは「Q. 時速40キロで走るクルマには、歩行者の何倍の衝撃がありますか?」という問題で、「1. 20倍 2. 200倍 3. 2000倍」の選択肢の中から解答して頂きました。大人よりも子供の方が、正解率は高かったです。大人はクルマに慣れっこになっているが、子供は肌でクルマを恐いと感じているのかな、と思いました。

『自転車ルール教本』の内容を拡大したパネルを使って、「クルマは歩行者の2000倍危険(*4)」と説明すると、多くの大人が「えーっ、そんなに!?!」と、驚いて下さいました。「時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上がる。だから30キロ制限は必ず守らなければならない」との説明には、大きく頷いて下さいました。

本来は、運転者みんなが最低限知らなければならない筈の大事な事が、全く教育されていない



い現状に、改めて危機感を覚えました。ただ、関心を持って聞いて下さった方が多かった事は、心強かったです。

『自転車ルール教本』の2014年版を見本誌として、150冊配布させて頂きました。実際には予想を大幅に上回って、200~300人ほどの方が説明を聞いて下さいました。

*1) とだ環境フェア2015—戸田市公式サイト

<https://www.city.toda.saitama.jp/soshiki/211/toda-kankyou-fair2015.html>

*2) 竹林の会

<http://tree.bakufu.org/>

*3) 平成23年 戸田市地球温暖化対策実行計画(来年で5年が経つので改訂します)

<https://www.city.toda.saitama.jp/soshiki/211/kankyo-seisaku-tiikeikaku.html>

*4) 歩行者は時速4キロ・重さ55kg、クルマは時速40km・重さ1.1トンで計算。

『自転車ルール教本』6頁 <http://sltc.jp/rulebook>

(埼玉県戸田市在住)

* 『自転車ルール教本』については16ページを
ごらんください。

私は乗れないので自転車には乗りませんが(乗れたらいいのにと憧れます。どこまでもスイスイ行けるなんてすてきです)、自転車は車道に行くもの、という法令はこわいです(自転車と歩行者が共に行ける道があったり、70歳以上の高齢者と13歳未満の子どもは歩道を自転車で行ってもよいなど、いろいろ例外はありますけど)。

先日の午後、私は人通りの少ない歩道をゆったりと歩いていました。その歩道には「自転車も可」の標識はありません。人と人がすれ違える程度の道幅。向こうから自転車に乗った中年の女性が来ました。このままではぶつかってしまうので、私は端っこに寄って立ち止まって待ちました。その女性、あわてて自転車からおりて(あわてなくてもよいのに)、「すみません」。あやまってもらわなくてもいいのにと、私もあわてて「すみません」。見知らぬ人とあいさつをして別れました。常に歩行者であり、この“会”の会員である私は、投稿の材料をさがして歩いているといえます。この世の中に生きて幸せでありたい私は常にホノボノ材料をさがしています。ホノボノとした

すれ違いでした。

*

10月末締め切りのこの原稿を書いていたら、9月29日付け新聞A紙「温暖化防止へ、ノーカーデー」〈車のいないシャンゼリゼ、パリ〉の記事が目にとまりました。午前11時から午後6時までタクシーと緊急車両を除く自動車が通行止め。写真では大通りに寝ころんでいる人もいます。11月末から地球温暖化対策を話し合う国連気候変動枠組条約会議がパリでもたれる予定であり、温室効果ガス排出削減に向けたもので、議長国はフランス、と紹介されています。遠いパリ、シャンゼリゼ、いいなあ、ノーカーデー。日本でも銀座とか原宿とかで大きくやってほしい。そのときは私はこの“会”の会員として取材(?)に出かけます。

いやいや、私の町でもやってほしい。私は地域活動連絡係としてここ数年、この“会報”を毎号、私の住む市の22人の市議会議員さんに(市長にも)届けています。「私の町のノーカーデー」——ぜひ議員さんをお願いします。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

JR気仙沼線、大船渡線も鉄路で復旧しなくてよいのだろうか！

後藤 昇

1. 宮城のJRの復旧の一般的状況について

私は宮城県に住んでいるので、東北関東大震災(いわゆる東日本大震災)でストップしたJR線の復旧状況が常に気になっています。私と同じように大震災後のJR線の復旧状況を気にかけている方も多いと思われますので、宮城県を中心に(一部岩手県を含む)報告したいと思います。

東北線、仙山線(仙台～山形)は震災後すぐに復旧しましたが、常磐線はまだ部分的にしか復旧していません。石巻線(小牛田～女川)、仙石線(仙台～石巻)はこの春に復旧しました。

問題は気仙沼線(前谷地～気仙沼)、大船渡線(一関～岩手県大船渡市の盛)です(図参照)。両

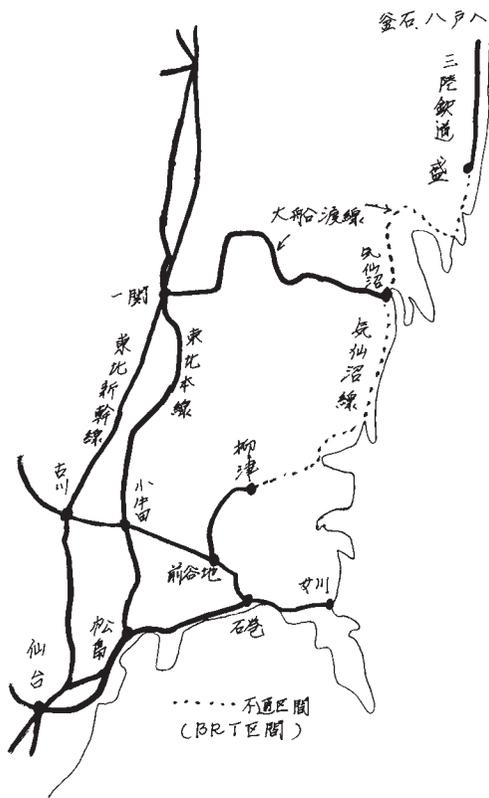
線とも一部不通の区間があり、その部分はBRT(専用道、専用車線を走るバス。JRのBRTは自称——理由は後述)が走っています。

2. 特に気仙沼線、大船渡線について

——両線とも鉄路で復旧しなくてよいのだろうか！

このBRTが走っている不通区間の復旧について、JR、国、県、地元自治体が話し合いを続けていますが、JRはBRTの続行という形で決着をつけようとしています。それに対し、関係市町村の中には、是認する意見もあります。

私としては、それでよいのだろうかという疑問を強く持っています。



石巻線、女川駅。新駅舎と復旧した線路。



大船渡線、盛駅でのBRT。駅は三陸海岸のほぼ真ん中あたりにあり、三陸鉄道とつながっている。BRTにより三陸沿線の鉄路が分断されることになる。BRTは気仙沼でまた乗り換えが必要。

気仙沼線、大船渡線のBRTに乗って見ましたが、一般道を走る部分も多く(専用道ではない)、とてもBRTと呼べる代物ではありません。BRTと名乗る以上ほぼ100パーセント専用道、専用車線でなければならないでしょう。JRのBRTは自称BRTにすぎません。また専用道が一般道と交差するところも多く、事故が心配です。

またBRT車両は新型でしたが、列車に比べ乗り心地はかなり落ちます。とても鉄道の代わりになりうるものとは思えません。

新聞報道(宮城県なので河北新報)には、気仙沼線、大船渡線の復旧の問題がよく取り上げられています。それらの報道、議論の中で私が気になるのは、地元の高中生や高齢者の足を確保しようという視点のみが強すぎるのではないかとことです。確かに、公共交通を考える場合に地域の交通弱者をどう守るかは重要ですが、鉄道特にJRでは全国的な視点も重要ではないでしょうか。

気仙沼線、大船渡線がBRTのままだと、三陸沿岸を連続して繋いでいた鉄道のネットワーク

が寸断されてしまいます。そのことは三陸沿岸同士のつながりを阻害するとともに、鉄道の全国ネットワークから外されることにつながります。

鉄道は旅客とともに、貨物を含めての大量輸送機関です。地域の保全開発、活性化に不可欠です。それと共に全国的なネットワークを結ぶことにより、国土の均衡ある保全開発に不可欠なものです。この視点からすると気仙沼線、大船渡線を含めて三陸沿線の鉄路は日本海側の羽越本線、奥羽本線に匹敵するといえるのではないのでしょうか。または北の常磐線ともいえるものではないでしょうか。

気仙沼線、大船渡線の不通区間の鉄路への復旧のネックになっているのは、国の態度にあります。JR東日本に財政援助をしようとしません。国は鉄道の全国ネットワークの重要性をどう認識しているのでしょうか。三陸沿岸のことをどう考えているのでしょうか。疑問だらけです。

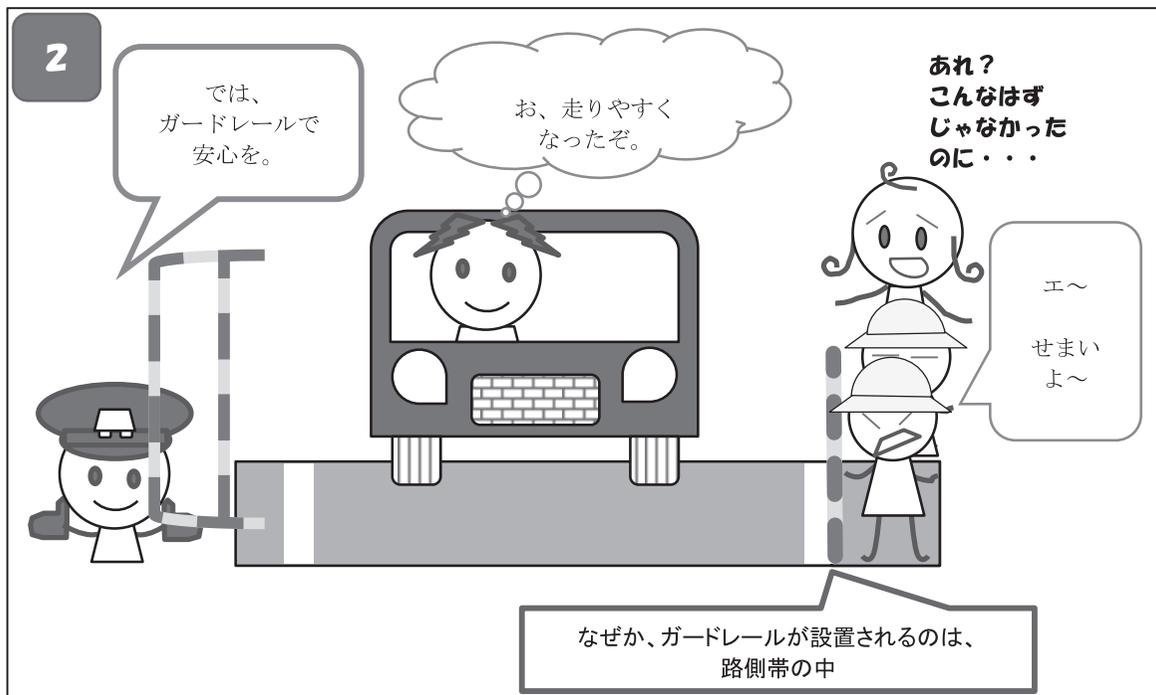
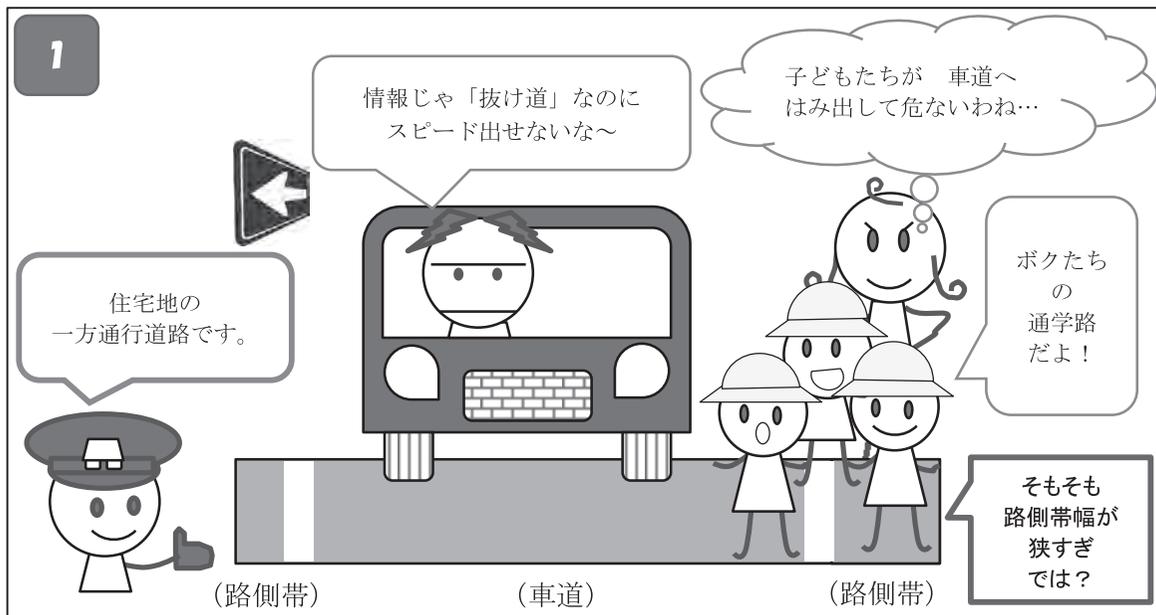
(宮城県栗原市在住)

歩道と車道を区切るように設置されるガードレール。設置目的は、もちろん歩行者を保護するためだと思いますが…

しょうか？ そんな疑問から浮かんだマンガです。

(東京都世田谷区在住)

でも道路を区切れば通行環境は良くなるので



3

スピードがおそい自転車が
いると じゃまだな。
あー追い越したい！

クルマをやり過ご
そうにも、
ガードレールが
あるから
路側帯に避難
できないよ・・・

「自転車は車道の
左端を通行」が
ルールです。

4

あーもういいや。
右側の路側帯を
走っちゃおう・・・

よーし、よし！
これで車道はクルマだけのもの。
邪魔者がいないから
スピードも出せるぞ！

自転車に乗るなら
歩道よねっ♪

通行区分
違反の
逆走です！

うわ～
自転車
こない
だよ！

こうして、ここでもクルマの利便は確保されたのです。
(あれ？誰のためのガードレールでしたっけ？)
(道路を共用する《知恵》は無かったのでしょうか・・・)

小説『不毛地帯』（山崎豊子著）の主人公・壺岐正は、大本営陸軍部の作戦参謀だった元中佐である。11年にわたるシベリアでの抑留生活から、1956年帰国。総合商社への脱皮を図る繊維商社に入社し、企業の戦略部門の長として、①大物政治家や政商の絡む戦闘機の売り込み ②国内自動車メーカーと外資の合弁 ③石油開発の競争を戦っていく。小説のモデルは、伊藤忠商事の瀬島龍三、いすゞ自動車などである。また、「不毛地帯」の題名は、主人公・壺岐正が活躍する舞台を指し、前半では抑留生活を送ったシベリアの白い凍土、後半では中東の赤い油田地帯を象徴している。

1945年、日本は、連合国との戦争に敗れたが、国内においては焼野原から奇跡とも言える復興をし、高度経済成長をするが、1973年、第4次中東戦争を機に、原油価格は高騰し、安い石油を前提に経済成長をとげた先進工業国の一員として、大きな打撃を受けた。こうした時代背景の下で、この小説は、1973年6月から1978年8月まで、5年にわたり、『サンデー毎日』に連載されている。

作者が言わんとすることは、敗戦時点と比べ、日本は物質的に豊かになったが、精神的には貧しくなった、即ち、不毛地帯に住んでいるのではないかと。このことを、日本経済を支える総合商社の役割、過酷な業務に耐える商社マンを通じて、1970年代の半ばの時点——1970年代というのは、自家用車の普及が急速に進み、「クルマ社会」の土台が出来た時期——において、訴えたかったように思う。

2015年の現在、作品が書かれてから、既に40年も経過しているにもかかわらず、山崎豊子の

問題意識はとても新鮮に感じる。40年前と比べ、携帯とかスマホとか情報技術は大きく進化し、表面的には便利になったように見えるのに、心の中に、不毛地帯がさらに広がっているのではないかと置き換えることができるのである。

小説の筋書きで、とても気にかかることがあった。主人公・壺岐正の妻は、夫の目の前で、横断歩道を左折する車に轢かれ、不慮の死を遂げる。死亡原因は、物語の本筋からはずれるので、歩行者と運転手の単なる不注意として、さらりと書き流されているだけである。しかし、本当は、「歩車分離」されない交差点という仕組みこそ大問題なのかもしれない。都道府県毎で、ばらつきがあるようだが、日本の交差点の9割以上は、「歩車未分離交差点」である。これこそ、目の前の「不毛地帯」ではないだろうか。歩行者が通行している空間に、危険な車が進入することを許す仕組みを放置したままで平然としている無神経こそ克服しなければならない課題なのである。山崎豊子は、ここで、もっと立ち止るべきではなかったのか。

山崎豊子は、5,000枚の大作を読者に飽きさせずに、一気に読ませる筆の力を持っている。もし、彼女が「歩車未分離交差点」の危険に気付き、これをテーマにした小説が書かれ、～～彼女のこれまでの小説の多くは映画化、テレビ化もされている～～読者の目に触れたならば、どれほど多くの命が救われたことであろうか。これからでも遅くない。「クルマ社会」の“不毛地帯”から抜け出すために、小説という形で、国民に訴えるという手もあるな、とふと思った。

（神奈川県横浜市在住 田中 牧）

お詫びと訂正

会報81号の「おすすめ書籍の紹介」p22でご紹介した『寝台列車復活論』（堀内重人著）は、本の題名が『寝台列車再生論』の間違いでした。お詫びして訂正いたします。（会報担当）

『週刊金曜日』2014年11月14日号に掲載された、会員の塚本敦さんの投稿です。
(1年前の記事ですが、最近ご紹介いただきました。)

論争

国土交通省の交通行政を問う

塚本敦

(つかもと かつし、44歳、バス運転士)

「高速ツアーバス」と呼ばれたものは、関越道の事故を受けた対策で昨年8月になくなりました。これは観光バスが擬似「路線」行為をしていたのですが、「現地自由行動の企画旅行です」という冗談のような定義による営業でした(正規路線運行の会社名が「観光」の場合もあります)。それが長らく放置され、巨大化したため禁止できなくなり、後追い認可する形で路線バスと同じ基準が定められたのでした。一定程度安全性が向上した「改善」であったと言えます。

「ツアーバス」を放置してきた結果です。監査に当たる一般職員が人員不足であるという問題もありますが、この件は規制緩和政策が背景にあったことが問題です。都市部の路線バスへ対する指導も「起きた結果に対する処分」という内容に偏重したものです。

丁寧な接客ができる人間のほうが特別です。戦前の「鉄道省」直轄事業でしたが、戦後の「国鉄」は独立採算でうまくいきませんでした。今、かりに国土交通省が独立採算でバスを運行するとしたらうまくいくでしょうか。事故の再発防止として運転士の教育強化を指導したり、「接遇が悪い」などと言ったうわべの苦情を受け付けて「消費者の味方」になるのは監督官庁の狭義な業務をこなしているにすぎません。

先日、リニア中央新幹線の着工が認可されました。さまざまな問題が指摘されていますが、一点、「災害時のバイパス機能」だけを見ても不適當な計画と判断できるはずですよ。静岡県内の東海道線は先月、台風18号により土砂崩れが発生し10日間不通となりました。1日約90本の貨物列車が迂回することとなったことを見ても、在来線の橋脚やトンネルの更新が先決です。現行新幹線については直下型大地震による脱線に備えた曲線やトンネル入り口でのガードレールの研究開発が必要ですよ。地域、末端の交通の維持、不便、危険の解消を民間へ放り投げ、巨大利権が絡む工事にお墨付きを与える国土交通省から、国内公共交通の環境や交通権に整合性のある発展を目指す国土交通省になつてもらうにはやっぱり政権交代しかないのではうか。

新入会員からのメッセージ

奥野俊彦さん

関連研究・関心分野といった特別なものは持っていませんので、何もお役に立てませんが、ひょんなことから当会のことを知り、入会させていただきました。

恥ずかしながら、全くの勉強不足ですので、これから会報等を読ませていただきながら少しでも知識を得たく存じます。（大阪府堺市在住）

会員作成の冊子紹介

『自転車ルール教本』についてご案内

*この教本は、本会世話人の高橋大一郎さんと地域活動連絡係の井坂洋士さんが企画・作製したものです。

『自転車ルール教本』（高橋大一郎監修、持続可能な地域交通を考える会編）は、自転車が安全・快適に走るために欠かせないルールを3ポイントにまとめたハンドブックです。

イラストや写真をふんだんに採り入れ、見て分かる構成で、全14ページにまとめています。指定自動車教習所教官による完全監修で、クルマとコミュニケーションする事や、クルマが守るべき事も強調している点が、他著と異なる特長です。

2015年発行の最新版では、路線バスとの付き合い方を、コラムで紹介しています。

入手方法は以下の通りです。

◆Amazonの場合、3冊セットのみ、送料込みで450円。

⇒ <http://amzn.to/1TZqUB7>

◆10冊単位でご入手の場合、持続可能な地域交通を考える会（SLTc）の所定のフォームから注文いただけます。⇒ <http://sltc.jp/rulebook>

◆1冊からのご入手は頒価100円で、下記の取扱窓口で

○川崎市地球温暖化防止活動推進センター（CCかわさき交流コーナー）

※切手支払になります。

JR南武線 武蔵溝ノ口駅、東急田園都市線・大井町線 溝の口駅
マルイファミリー溝口 11階

[住所] 川崎市高津区溝口1-4-1 ノクティ2 11階

[電話] 044-813-1313

○CYCLETECH-IKD（サイクルテック・アイ・ケー・ディー）

JR高崎線・上信電鉄 高崎駅西口より徒歩約15分

<http://www.ikd21.co.jp/ikd/>

[住所] 群馬県高崎市若松町79

[電話] 027-387-0230

（9ページに関連記事があります。）



何時も気になっていることだが、クルマは運転者の意志や意図を車外に伝えるににくい構造をしている。乗用車に備わっていて意思伝達に使えるツールは、ウインカー（方向指示器）、ブレーキランプ、ヘッドライト、警笛ぐらいであろうか。これだけで様々な意志や意図を伝えるには全く不十分である。実際クルマを運転していると、どうしたらよいか判断に窮する場面が沢山ある。良い例が走っていた前車が突然止まった場合である。後続は前車が視界を遮るので何故止まったのか分からないことが多い。その場合に危険なのが、前車が進む意志がないと勝手に判断して、止まっている前車の右から前へ出ようとする後続の運転者だ。前へ出てみたら怖いことにその時歩行者が道路を横断していたなどということだってある。つまりこれは前車の運転者の止めた意図が後方に伝わらないことに本質的な問題があるのだ。ウインカーについても同様の悩みがある。前車が左ウインカーを点滅しているとき、道路の端に停めたいのか、左折したいのかが分からない。後続車も左折したい場合は前車に従わねばならない規則だが、それが停車合図のつもりだったら大変である。慌ててブレーキを踏み、面倒な車線変更をしなくてはならない。これも運転者の意図が後方に伝わってこないために起こる事象である。免許取りたてのドライバーの運転が危なっかしく、事故が多いのは、他のクルマの運転者の意志、意図が読めていないことが大きいと思う。その原因の一つにクルマの意思伝達がしにくい構造が与っているのは間違いない。

ところで、クルマがヘッドライトをチカチカさせて（パッシング）合図するのをよく見かけるが、これが相手に対する警告なのか、催促なのかが分かりにくい。パッシングを催促と理解して右折したら直進車と衝突したという事故も多発している。運転者によっては歩行者の横断をパッシングで促すこともあるが、これも鵜呑みにすると危険である。警告の場合もあるからである。何故そういう誤解と混乱が起きるかというと、意思伝達の手段が限られていることと、合図の正式な基準と使用規則がないということが大きい。だから運転者たちが勝手に合図を作りだして使っているのだ。例えば、タクシーが始めたハザードランプ（全ウインカーの点滅）を停車の合図に使うようなことだ。これだって正式に道交法で定められていることではないが、いつの間にか常識になってしまった。さらに似たようなことで、警笛を意志伝達に使う運転者も居る。本来、警笛は危険回避のためにあり道交法にもそう定められているが、実際最もよく使われているのが、前車が止まっているとき早く動けと催促するときである。さらに比較的良く見かけるのが歩行者などへの注意喚起。そして他車に道を譲って貰った時のお礼の合図などだ。これらの使い方は違法だがいつの間にか根付いてしまった。ただ警笛をこういう目的で使われると関係ない歩行者がドキッとして周囲を見回すことになるし、沿道の住民にとっては騒音公害でもあるから警笛は非常時以外使って欲しくない。こう考えてくると、やはりクルマはつくづく不完全で迷惑な代物であると思う。

お断り

「事務局より」は今回は都合によりお休みいたします。

2015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「14年度会費払込済」「15年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2014年度、2015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。

2015年4月1日から2015年10月24日までの会費・寄付払込者は119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、2015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**をよろしく願います。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報80号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

問い直す会有志メーリングリストのご案内 杉田正明(有志メーリングリスト管理人)

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2015年10月31日現在で参加者は90人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください(非会員は参加できません)。

なお、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

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

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

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

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

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

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

ブログとFacebookのご案内

会員有志がブログとFacebookページを開設しています。ぜひご覧ください。

◎ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)

<http://toinaosu.seesaa.net/>

クルマという不完全な乗り物に依存した交通システムの弊害が放置されている実態を訴え、ほぼ毎日百数十の訪問者を得ています。

◎ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)

<http://hokousya.seesaa.net/>

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

◎Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」(2014年4月27日開設)

<https://www.facebook.com/toinaosu>

会からの提言・お知らせや会員意見などを掲載していきたいと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログやFacebookページと一緒に投稿してください。

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉(会報80号に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

お分けします

会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

●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～81号)

—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『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)、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』、『世界道路交通犠牲者の日』

—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、申し込みは杉田久美子(会報80号に同封の名簿参照)まで。

公的機関への意見事例等をお寄せください

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～

《1/22(金)、2/20(土)、3/26(土)》

時間 土曜日について13:00～16:00
金曜日について18:00～21:30(予定)

場所 千代田図書館 研修室 (予定)
<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/>
東京都千代田区九段南1-2-1
千代田区役所の9Fです。

東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿線「九段下」駅下車4番または6番出口から徒歩5分。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流
※上記の時間・場所は予定です。beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が確定次第、メーリングリ

ストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に時間・場所確認のための電話をください。

問い合わせ 杉田正明 050-7534-1203

■クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

《2016年4月16日(土)午後》

会員の皆様

2016年度クルマ社会を問い直す会総会を、2016年4月16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(住所:世田谷区北沢2-8-18)にて開催いたします。ご予定下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。

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

※ 投稿規定を今回より一部変更しました。よくお読みの上、ご投稿ください。

- 次号発行予定: 2016年3月下旬
- 原稿締切り: 2016年1月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先: 林 裕之(会報80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【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】
 - ・1つの号につき一人1点までとします。
 - ・**字数はおおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)**。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。
- ◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。
- ★原稿についてのごお願い
 - ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。
 - ・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書

- いてファクスまたは郵送でお送りください。
- ・会報はホームページでも公開しており、非会員の人も目にします。専門用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい丁寧な文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。
- ・図版はモノクロ誌面で鮮明度も限界がある点を考慮して見やすい工夫をしてください。
- ・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供画像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。
- ・商業出版でない我々の会報は手間・時間削減等のため、会報担当者による原稿の字数調整や内容整理はいたしません。執筆者による校正も基本的に行いません。よく推敲した完成原稿の提出をお願いします。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただくことがありますので承知おきください。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

版下作成: 梅沢博 印刷・製本: 日本グラフ 力丸芳文