

# クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/  
e-mail:kuruma@toinaosu.org



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：林 裕之、足立礼子、  
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

86

2016年12月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



東京都渋谷区・北参道駅の近く、明治通りの横断歩道を渡る人に向けて、首都高速道路の柱に描かれている。横断歩道ですら人を排除しクルマを優先する思考に強烈な違和感を覚える。作者不詳だが、まさに街が人のためにあることを忘れた人により描かれたのだろう。(撮影と文 井坂洋士さん)

## 会のめざすもの

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

## 目次

■会の活動	京都で開催された交流会に参加して(木村利雄) ……………	2
■投稿	横浜市港南区で発生した児童ら12人死傷事故について(田中 牧) ……………	3
	大阪市南部でコミュニティバス事業者が経営を投げ出す(小松敏郎) ……………	4
	わが町の公共交通、ちょっといいお話を2文(木村孝子) ……………	7
	“歩きとバスで” 雑感(三宅浩太) ……………	8
■会員の新聞掲載記事	木村孝子さんの投稿記事 ……………	9
■会員に関連する報道	アクセル踏み間違いによる暴走を防ぐ「ストップペダル」が話題に ……………	9
■会員に関連するインターネット記事	佐藤清志さんのインタビュー記事 ……………	10
■おすすめ書籍の紹介	『希望のレール 若狭鉄道の「地域活性化装置」への挑戦』(山田和昭著) ……………	11
	『鉄道は誰のものか』(上岡直見著) ……………	12
■メッセージ・案内ほか	代表より…14/事務局より…15/会則、会計より、ほか…16/案内板、原稿募集案内…18	

2016年9月25日午後2時から京都駅前のキャンパスプラザ京都で交流会が開催されました。

当日は、地元京都を始め大阪、鳥取、愛知の会員と榊原代表の8名で議論をしました。自己紹介の後、代表が資料に基づき網羅的にクルマシステム問題点を提起、自由討論に移りました。

「交通事故として一律に処理されているものの中には、事件とか災害に括られるべきケースがかなり含まれている。加害と被害の関係をもっと詳細に分析し、対応すべきではないか。」「自動運転には課題がたくさんあるが、将来的に解決できる見通しはあるのか。」「コミュニティバスを始めとする公共交通のあり方はどうすべきか。」「また地元京都関係の問題として「四条通の車道削減・歩道拡幅、三条通の信号廃止・歩行者優先の規制実施後の市民の評価は様々。」等々、議論は多岐に及び、瞬く間に予定の2時間半が経過しました。

その後有志は、近くの飲食店に場所を移し引き続き議論、話は尽きることなく時間が経過しましたが、遠方からの参加者もあり、再会を約し終了しました。

今回の交流会で思ったのは、クルマシステム



交流会の様子

は欠陥の多いシステムであるという認識は共有しつつも、その捉え方や対応策、将来の見通しには会員間で相当大きな隔たりがあるということです。この隔たりを埋めるには『事象の正確な分析とそれを踏まえた十分な議論が重要である』ということを感じました。

京都交流会を企画してくださった世話人の青木勝さん、地域活動連絡係の奥田純夫さん、御世話になりました。

(愛知県安城市在住)



皇帝ダリア  
(会員K・Tさんの絵)

# 横浜市港南区で発生した 児童ら12人死傷事故について

田中 牧

## 1. 事故の概要

2016年10月28日(金)朝8時5分、幅員5.2メートルの一方通行の横浜市道で、停留場で停車したバスの後ろに停車している軽乗用車に軽トラックが追突し、はずみで横転した。道路左側を歩いていた小学1年生は、横転した軽トラックと道路脇の電柱に挟まれて死亡した。以下、『読売新聞』29日朝刊37面の記事と現場で見聞きしたことをまとめている。

## 2. 問題点

①交通量が多いにもかかわらず、ガードレールも縁石もないこと

京浜急行沿いに、往復4車線の鎌倉街道が走り、その抜け道として住宅地の中を多くの車両が通行している。事故の起きた道はそのような抜け道の一つで、バス通りとしても利用されている道路である。事故現場は京浜急行上大岡駅から徒歩5分、京急バスで1停留所の所にある。事故のあった朝7時～8時の時間には、バスは4～5分間隔で運行されている。又、5.2メートルの幅員では、停留所で停車しているバスを追い越すことは難しい。

現場には、ガードレールも縁石もない。事故現場の前後120メートルにわたり、緑色の「グリーンベルト」が設置されているが、その幅は大人が一人歩ける幅しかない。

②法定最高速度が高すぎること

法定最高速度は時速60キロであるが、危険であることがわかるので、限度いっぱいまでスピードを出す車は少ない。それにしても事故を起こした軽トラックは、40～50キロで走行していたとみられる。法定最高速度をもっと抑える必要があるのではないか。

③認知機能の低下した87歳の高齢ドライバーが運転していたこと

運転者は、「前日朝に自宅を出た後、帰宅しておらず、県警の事情聴取に『どこを

どう走ってきたのか覚えていない』と説明している」とのことである。認知機能の低下が著しい。

④危険に対する保護者の緊張感が欠けていたこと  
横浜市から活動費の補助を受けて「学援隊」、地元自治会も「見守り隊」を結成し、10年以上にわたり、登下校時に活動を続けてきたものの、危険に対し鈍感になっていた、と言わざるをえない。

10月30日(日)、私の自宅から約6キロ離れた事故現場を訪れた。事故現場に設置された献花台に向かい手を合わせていた男性の、「居住してきた15年間に、小さな接触事故は10件以上見てきた。起るべくして起きた死亡事故ではないか!」との発言が印象に残った。

工場の事故についても、「小さな事故が10件あると中程度の事故が1回起きる。中程度の事故が10回起きると重大事故(死亡事故)が起きる」ということが言われているが、いつかは死亡事故が起きる危険な道路であることがよくわかる。全体の9割以上の良識のある運転者は、危険な道路では、当然徐行する。しかし、数パーセントの危険な運転者がいることは周知のことである。特に、今回のような認知機能に障害があると思われる運転者がますます増えている。にも拘わらず、対策がされてこなかったことは、酷な言い方で大変申し訳ないが、緊張感が欠けていたということではないだろうか。私自身の居住する地域を振り返ってみても他人事とは思えない。

ご冥福をお祈りさせて頂く。

(神奈川県横浜市港南区在住)



事故現場の写真 電柱わきには献花が

## 大阪市南部でコミュニティバス事業者が 経営を投げ出す

小松敏郎

大阪市では2013年春まで赤バスと称する市営のコミュニティバスが区単位で市内全域に走っていたが、維新の会が制する地方政府は一方的に廃止し代替は各区に任された。私の住む生野区のように今もって代替がまるでない区がある一方、旭区のようにほぼそのまま存続している例もある。区は基礎自治体ではなく巨大都市の運営上便宜的に設けられているのに過ぎないのに不公平な状況が続いている。

東住吉区では他の区とは異なった事態になっていたが、本年になって事態が進展したのでそれをここに報告する。赤バス代替のバスを営業していた日本城（にほんじょう）タクシー社が2016年6月末日限りで路線バス事業から全面撤退し、営業路線はすべて北港観光バスが引き継いだ。この業者は日本タクシー社の傘下にある大阪市内の中堅の貸切バス業者で、旭区の赤バス代替「あさひあったかバス」を運行している。私は本年6月16日に大阪市堺筋本町駅もよりの創建本町ビルでのバス利用者による市バスカフェ（住民が地域の交通のあり方について語り合う場）に参加したが、そのような話は全くなくて寝耳に水であった。

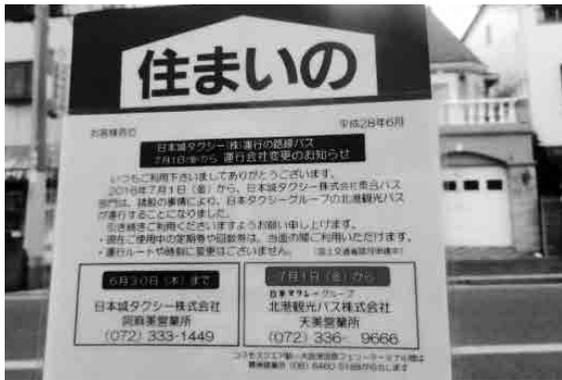
東住吉区では赤バスの代替がとられたといえども、他の区とは違い大阪市が発行する敬老バス等の福祉乗車証が使えないだけではなく、市バスと路線が重なるところも数十メートルかそれ以上離れたところにバス停が設置されている。路線も、住宅地をうねうねと入っていた元の赤バスのルートとは違って、矢田地区と区役所を直結するルートである。この経緯は当時橋下徹市長に任命された東住吉区長の和田智成氏が交通局や地元住民から十分に意見を汲み取ることなく日本城タクシーという小規模な事業者と契約したことに始まる。和田氏はその後コミバス以外に不祥事を起こして市長により更迭されている。

小生の勉強不足で、日本城タクシーは既に四半世紀にわたって大阪市と松原市にまたがって

路線バスを営業してきている自称日本初のコミュニティバスだということを赤バス廃止の春まで知らなかった。1985年に松原市北部と地下鉄我孫子（あびこ）駅を結ぶ乗り合いタクシーを発展させ路線バス化した。これが武蔵野市ムーバスより早いことをもって日本城タクシー社は日本初のコミバスを称していた。乗り合いタクシー由来なので区間運賃制ながら乗車時に行き先を告げて運賃を払う方式。この路線は行政の財政的支援を受けておらず、その成功体験だけでこの事業者は東住吉区と契約した。区長の和田氏もコミバスなど交通問題をなんら研究した様子がない。自助努力だけで全ての問題が解決できると楽観していた。そもそも橋下市長からして交通に対する努力を怠っており自分と考えが同じ者を区長に任命したのに過ぎない。会報85号で杉田久美子さんが報告したように、行政の財政支援なしにコミバスの運営を通常の業者は行わない。リスクが高過ぎる選択である。

経済学者ケインズが明らかにした概念に有効需要がある。交通弱者とは資力を持っていないゆえに弱者なのであって、いくら赤バスよりわかりやすいダイヤで頻発したところで需要は潜在したままである。日本城タクシー社の松原市での成功も、この国において大都市が自ら交通事業を営むことはあっても、周辺の中小的市町村は1980年代までは自ら交通にかかわることがなかったので、市境で民間業者も営業していなかった隙間に当たっただけの話なのだ。

運行開始から1年後の2014年4月より日本城タクシー社はルートを変更した。当初のルートは明らかに市バスの54系統に競合していた。54系統は採算性が乏しいが地域住民の足として必要とされる路線のひとつで、大阪市によって地域サービス系に分類されている。橋下維新の地方政府は赤バスに続いて地域サービス系のバスの廃止も画策したが、それは今のところ守られている。54系統は赤バスとその代替を除けば東住吉区の南部と区役所を結ぶ唯一の足だが、ほ



代替バス住道矢田8丁目(左)は市バス終点住道矢田(右)から100mぐらい離れている

は1時間に1本の運行である。市バスカフェによる要望は、54系統の増便、もしくは日本城タクシー社による(代替の役目を果たしていない)路線で福祉乗車証が使えるようにすることである。なお福祉乗車証を持っても障害者に当たらない高齢者は一乗車ごと五十円徴収されるように維新政府によって2014年8月に改定されている。乗車証がICカード化したのを悪用したのだ。

日本城タクシー社は大阪総合保育大学の通学客の取り込みを画策し、この大学と近鉄針中野駅間の運賃が百円になるように設定した。百円で乗れる距離が1.2kmから1.7kmに延長されたのだ。しかし、そのような有効需要は存在していなかった。この大学のある湯里六丁目は大阪市の幹線バス同士の交差点で、市外から近鉄で通学する場合も矢田駅からほぼ1キロの距離で元気な若者にすれば徒歩圏なのだ。矢田出張所前からバスがなくなる一方で、近鉄針中野駅前後では赤バス廃止から1年でバス路線が復活したわけだが、平松市長時代に廃止された赤バス東成環状なみの空気輸送が続いていた。ルートの変更だけでなくバリアフリー最新対応車両の日野ポンチョ導入も試みられたが、劣勢を挽回するにいたらず日本城タクシー社は路線バス事業を全面撤退することになった。赤バス代替路線は既存の松原方面の路線とバス車両と乗務員を兼ねているので赤バス代替のみ切り捨てることはできなかった。引き受けた北港観光バス社は日本城タクシー社のダイヤを踏襲したが、運営者が変わっただけで乗客が増えるはずもなく10月21日金曜より大幅な減便に踏み切った。こ

れまで朝7時台から夜の21時台まで1時間に2、3往復していた(20時台と21時台は1往復)のを1時間に1往復の運行とし常時一台のバスだけで済むようにした。昼12時台だけ運行がないのでそのとき乗務員を交代するものと思われる。夜の運行は中止し、夏至のころだと日が明るいうちに運行が終わるダイヤ。それでも赤バス時代よりは運行時間帯は広い。赤バスには弱者の足を確保する目的の他に、交通局を定年退職した職員に再雇用を保証するという側面がある。その関係で運行は朝のラッシュ時のあとから夕のラッシュ時の前に限られていた。赤バスは地域から要望があって始まったのではなく交通局と労働組合の都合で生まれたのだが、それが潜在していた交通弱者の需要を有効化した意味は大きい。目覚めた利用者は存続に向けて活動しているが、それが市民全体に広がらないところにこの国この町の民度の低さが現れている。この大幅減便だけでは済まないだろう。大阪市南部のコミュニティバスが地域住民の足とはいいがたい状況に変わりはない。

現地方政府に地域住民の足を保証する気が全くなく、そのような無気力無関心無責任の三無の地方政府を有権者の過半が支持する冬の時代が続く限り、近い将来に無為な代替バスの全廃は避けられないと思われる。3年前に阪神電鉄の路面電車由来バス路線のうち杭瀬と野田の間が一日一往復になったのに続き、本年12月に近鉄バス阪奈生駒線が週一往復になる。つまり事実上の廃止が控えている。民間会社は責任を取らないのだ。



### 現行の大阪市南部の市バス路線図

日本城タクシー社の赤バス代替路線は、瓜破西から住道矢田（すんじやた）を経て、ルート変更前は矢田出張所、矢田南中学校前から東住吉区役所前、地下鉄西田辺を目指していた。ルート変更後は6系統と同じ道を湯里2丁目まで北

上してから西へ曲がって近鉄針中野駅前を経て長居公園北口で54系統に合流することになった。30年前から存在する日本城タクシー社の路線は地下鉄あびこから行基大橋を渡って松原市内に入り大和川の南岸に沿って東へ向かい住道矢田の対岸の天美北が終点になっている。

### 矢田中学前を走るコミバス

このあたりは東住吉区と平野区との境にあたり赤バスの路線もなかった。大阪市内だが田畑が残っている。終点の瓜破西（うりわりにし）は市バスの14系統が地下鉄谷町線の出戸駅より通じており、区界を越境した運行の意義は乏しい。

（大阪市生野区在住）



●9月3日(土)午後、竜ヶ崎市の文化会館(郊外にあり、まわりは田んぼがいっぱい)で「みんなで楽しもうオーケストラ」というタイトルで無料の音楽会があり、100円バスで出かけました。例によって文化会館の駐車場は満杯。ついでながら駐輪場には20台位止まっていました。1200人収容の客席はほぼ満席。“東京室内管弦楽団”の演奏により世界の名曲を楽しみました。

ここからいいお話。

音楽会は4時に終わり、最寄りの竜ヶ崎鉄道の駅へと私は向かいました。残暑厳しい中、駅まで徒歩でおよそ15分位。なんと田んぼの中の道で、大きいチェロやバイオリンをもった楽団のメンバー数人と私は同行することに。「今のオーケストラの方？」と私。「ありがとうございます」とお客の私に楽団の方。「大クルマ社会の中、歩いて駅まで、そしてJR常磐線に乗り換え東京まで、えらいですね」と私。団員の方たちはにこにこ。簡素ないなかの一輛の竜ヶ崎線。4時40分発のローカル電車は、楽器をもった楽団の方々を乗せて明るさいっぱい発車しました。

●私たちの市では毎年7月に市の大通り<sup>つくまい</sup>で撞舞(雨乞い、五穀豊穰他を願う、関東三奇祭の一つ)のお祭りがあります。今年は7月24日(日)。お祭りは夕方です。JR常磐線佐貫駅から市の中心まで走る関東鉄道竜ヶ崎線は、この日、午後3時～11時まで二輛編成で乗客を運びました。(注:通常竜ヶ崎線は、ウイークデーの始発から午前9時までのみ二輛、ということは殆ど一輛で走っています。)

又、10月2日(日)、市の大通りで「全国コロッケフェスティバル」が開催され、全国から6万8000人の人々でにぎわいました。この日午前9時から午後5時まで竜ヶ崎線の電車は二輛で運

転しました。夕方、上野方面に向かう上りのJR常磐線のホームは(通常になく)リュックを背負った人であふれていました。又、この日は市内全コース、100円のコミュニティバスは終日無料!公共交通の特別なとりはからいに感謝します。又、この日は市内を巡るシャトルバスもおよそ30～40分間隔で運行されました。“会”の地域活動連絡係として嬉しい気持ちで書いています。

\* \* \*

転じて、以下、“不幸”の記述となります。

10月8日(土)、早朝、石川県で大きい交通事故が起きています。主観的記述ですが、この事件について自分の思いをお伝えしたいと思います。

新聞報道によると、野球の試合に参加するために中学校の野球部員21名を乗せたマイクロバスが対向車と衝突し、野球部の12歳の少年が2人亡くなっています。他に重軽傷者が多数いたようです。バスを運転していたのは部員の42歳の父親で職業は消防士とのこと。消防士でもあるこの方は勿論大型免許取得者で安心安全の運転をされていたことと推測されます。対向車がセンターラインを越えた(?)との報道です。野球の試合に出場するため、朝早く張り切って出かけたであろう野球少年、「がんばってね」と送り出したであろう家族、こう書きながら、止むことのない不幸な交通事故に涙がこぼれます。ハンドルを握って公道に出るということには大きい大きい責任がかかっているということ、ドライバーの人たちは再度認識してほしいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

私たち夫婦（89歳と86歳）は病院通いが多く、又、現在は夫婦とも介護保険の認定者になっており、バスをよく利用（1週に数回以上）致し、バスのない生活は考えられない状況です。152世帯が入っているマンションの一員として生活しています。マンションの殆どの住人はマイカーを所有しています（最近が高齢化の為、手ばなす人も増加）が、殆どのマイカーが一日中駐車しており、置物位に使われているようです。サラリーマンの場合は、マイカー通勤をしたくても勤務先に駐車場がないことが多く、有料駐車場を利用する場合は1ヶ月数万円程度の駐車料が必要ですので、通勤に使っている人は少ないようです。

少子高齢化の日本には公共交通機関（特にバス）が益々、必要になってきます。高齢者のマイカー運転は70歳を限度とすべきと思います。私自身も運転免許（普通自動車及び自動二輪）を45年間所有しており（マイカーは所有した事はありま

せん）、会社勤務の時は運転しましたが、やはり、高齢になれば運転を中止すべきと思います。

参考までですが、私の住んでいるマンション近くのバス停から病院や商店街のあるJR垂水（たるみ）駅前までのバスの便数は一日102便あります。神戸市は海からすぐ山（六甲山）の地形です。そのため鉄道の敷設が既に困難になっており、バス（ほとんどが大型バス）が公共交通の主役になり、多くある団地間を運行しております（市内の一部ではコミュニティバスの運行試験が実施されているようですが、詳細は不明）。

私自身は両脚の動脈硬化の為、歩行が困難になっており、通院の時は50m～100m単位で休憩して歩く方法しかありません。高齢化には安価な公共交通が必要と身をもって感じております。バス運転手はプロの2種免許の所持者なので安心してよく、又、時速30km位のスピードしか出せませんので、この点も好条件かと思えます。

（神戸市垂水区在住）



カヤ  
（会員K・Tさんの絵）

## 会員の新聞掲載記事

会員の木村孝子さんの投稿が10月16日付「しんぶん赤旗」に掲載されました。

### 最低50分歩く 私のスポーツ

茨城・龍ヶ崎市  
木村 孝子

10日付本紙「主張」欄  
に「体育の日」の意義を

「国民の健康・体力の増  
進、スポーツへの参加を  
啓発」とありました。そ  
の趣旨を大切にしたいと  
心から思います。

若い頃は私も水泳・バ  
レーボールなどたくさん  
スポーツを楽しみました。  
60歳で退職して、す  
ぐ柔らかいボールならい  
けるかなど、地域のソフ  
トボールクラブに参加し  
ましたが、2カ月もち  
ませんでした。

その後、私のスポーツ  
は、もっぱら歩くこと。  
マイカーをもたない私の  
一生は公共交通利用と徒  
歩の日々。今でも雨の日  
も風の日も毎日、おつか

いを兼ねて、最低50分は  
歩くことを目標にしてい  
ます。日に日に足の疲れ  
を感じるようになりました  
が、自己流のマッサージ  
をしたり、ひざをサポ  
ーターで温めたり。  
「赤旗」日曜版10月9  
日号に登場の画家、野見  
山暁治さんは95歳。「足  
がしっかりと地に付いて  
いる感覚がない」と足の  
弱りを言っておられま  
す。でも、かかりつけの  
お医者さんに「地下鉄で  
病院に来るなら元気」と  
言われたとのこと。心か  
ら敬服です。

## 会員に関連する報道

### アクセル踏み間違いによる暴走を防ぐ 「ストップペダル」が話題に

最近、高齢者のブレーキとアクセルの踏み間違いによる暴走運転事件が多発しています。本会会員である南平次さんと星野英雄さんは、その予防策となる装置「ストップペダル」を開発し、普及に尽力しています。ストップペダルは、ブレーキと間違えてアクセルを踏み込むと自動的にブレーキが作動する装置で、どの車にも手軽に取りつけることができます。

このストップペダルが11月頃よりテレビの報道番組等で数多く紹介されるようになりました。南さんには問い合わせと注文が急増しているそうです。これまで製造したストップペダルは有効性を社会に認めてもらうための試供品で、在庫に限りがあります。今後は自動車部品製造企

業などに作ってもらい、事故削減に役立ててほしいと南さんたちは考えています。ストップペダルに関心のある方は下記へお問い合わせください。

ナンキ工業株式会社（社長：南平次）

住所：埼玉県川口市弥平3-1-8

電話：048-223-6420 FAX：048-224-1771

メールアドレス：nanki373@gmail.com

★アクセルの踏み間違いによる事故防止装置は、本会会員の大野一郎さん（神奈川県横須賀市在住）も「手動スロットル」「左足ブレーキ」を研究開発し、南さん、星野さんとも連携して普及活動を進めています。大野さんの研究については以下をごらんください。

<http://ono-fumimachigai.com/>

8月14日のYOMIURI ONLINEに本会世話人の佐藤清志さんのインタビューが入った記事が掲載されました。その文面を転載します。

### 犯罪被害者遺児にももクロの元気を

犯罪や交通事故で家族を失った子どもたちを元気づけようと、警視庁は13日、横浜市の日産スタジアムで開かれたアイドルグループ「ももいろクローバーZ」のコンサートに犯罪被害者遺児ら約30人を招待した。

招待されたのは、6～17歳の犯罪被害者遺児ら13人と保護者の計約30人。コンサート終了後にはメンバー5人と面会し、リーダーの百田夏菜子さん(22)から「来てくれてありがとうございます」と声をかけられていた。

同庁は、犯罪や交通事故で死亡した被害者

の遺族に対し、刑事手続きの説明などの支援だけでなく、心理的なケアも行っている。特に子どもたちの心の傷は大きく、同庁は少しでも元気づけようと、昨年からはスポーツ観戦に招待するなどのイベントを始めた。

2003年に品川区で起きた交通事故で長女(当時6歳)を亡くし、次女と一緒にコンサートに訪れた佐藤清志さん(52)は、「子どもに向けた支援は重要でこれからも続けてくれるとありがたい」と話していた。

#### 佐藤清志

会報編集担当より連絡があり、今回、私のインタビューが紹介されたニュース記事を書いていただけたということなので、その内容に関して補足させていただきます。

今回のイベントは警視庁により昨年度から行われている事業で、犯罪被害に遭い、愛する家族を奪われ遺族となった子どもたちを対象に、スポーツ観戦等にご招待する企画で、昨年はプロサッカー、バスケットの試合観戦招待があったのですが、今回初めてアイドル歌手のコンサートへの招待となりました。

「ももいろクローバーZ」の人気は2日間のスタジアムを全席完売にしてしまうほどのものすごさで、その人気の高さもあり、今回の被害者支援事業も多くのメディアで取り上げていただけることとなりました。

犯罪被害者・遺族となってしまうと他者への信頼を失い、また特に子を失った親は「私たちが楽しんでよいものか」などと行楽などへの外出も控えがちになってしまうため、それに伴い子どもたちも外出機会を失ってしまうといった傾向があります。

今回のように同じ想いを持つ家族同士が参加することで、そのような引け目も薄れ、楽しむ気持ちを持つということ、とても有意義なイベントだと思っています。

ただこの事業、今のところは警視庁が関わる東京都内の犯罪被害者・ご遺族のみしか参加機会がない状態なので、今後他県警でも同様の事業が広がっていくことを願うところです。

今回を機に、より多くの方に犯罪被害者支援の重要性をご理解いただければありがたいです。

(東京都品川区在住)

## おすすめ書籍の紹介

### 『希望のレール 若桜鉄道の「地域活性化装置」への挑戦』

山田和昭 著

祥伝社、2016年9月刊、縦19cm 207ページ

1400円＋税

ISBN 978-4-396-61576-5



鳥取県東部の若桜町と八頭町を結ぶ若桜鉄道。同社が運行する若桜線は、JR因美線と連絡し、若桜から県庁所在市の鳥取駅までを1時間で結んでいる。県境を越えて隣接する兵庫県養父市を目指して旧国鉄により開業したが、県境を越えることはなく、国鉄分割民営化の際にいわゆる「赤字83線」として経営分離され、自治体に引き継がれた第三セクター会社である。

私たちの足である地域公共交通は、欧州などでは道路と同様に公金で支えられていることが多いが、日本では道路とは異なり運賃収入等による維持、つまり独立採算が原則になっている。しかし地域輸送を担うローカル線の経営は厳し

さを増すばかりで、若桜鉄道では2009年に上下分離方式を採用し、道路と同様に設備負担は自治体が担うことになった。さらに2014年には社長を公募、そこに応募して就任したのが本書の著者、山田和昭社長である。

日本ではバスですら赤字路線が多い中で、鉄道の運営は厳しいものがある。とりわけ地方ローカル線と言われるような線区においては、様々な経営努力により運営費を確保せねばならない。それを期待されての公募社長だが、山田社長は就任から2年足らずのうちに数々の仕掛けをしていた。その象徴が2015年4月に行われた「SL走行社会実験」であり、本書の表紙を飾っているし、1章を割いてその舞台裏を紹介している。

しかし本書はSL談義に留まらず、ローカル鉄道が存続するための様々な努力と創意工夫が詰まっている。著者が鉄道会社の社長になったきっかけは、幼少期の公害の経験、その中で国鉄の解体とモータリゼーションが進められる状況に違和感を持ったからだという。その後、一旦は東京に住んでIT企業の営業・マーケティング職を経験した後、幼少期からの第一希望であった鉄道を仕事に選んだという。本書では後段でマーケティング手法も紹介されているが、こうした山田社長の外から見た視点と、マーケティングに携わった経験があったからこそ、若桜鉄道の魅力を一層輝かせることができたのではないかな。

本書は一地方の20km足らずの鉄道沿線を扱っているが、若桜鉄道に限ったことではなく、全国の地方鉄道に当てはまるのではなかろうか。鉄道は地域のお荷物ではなく、希望である。本書は様々な事例を踏まえ、そう教えてくれる。

(井坂洋士 神奈川県川崎市在住)

## 『鉄道は誰のものか』

上岡直見著

緑風出版、2016年7月発行

A 5 版 228ページ、2500円＋税

ISBN978-4-8461-1610-1 C0036



クルマ社会や原発の問題について多くの著作をもつ、環境経済研究所代表の上岡直見さんの新刊です。前半部分は多くの人に身近な話題で構成されており、全国や海外の鉄道をよく利用している著者の体験・見聞が数多く話の中に盛り込まれている点でも読みやすい内容です。そして、読み進むと今の鉄道の現状に対する危機感、交通政策への疑問が伝わってきます。公共交通問題に関心の薄い人々にも読んでほしいと感じました。印象に残った点を、感想を交えて記します。

### ●都会の混雑電車、高い運賃、低サービス、どれも問題

鉄道問題といえば地方鉄道の衰退がまず思い浮かびますが、第1章では大都市圏の混雑した電車への批判から始まり、意表を突かれます。都市圏の電車は日中でも滅多に座れないのが実態ですが、著者は利用者に「がまん」を強いて当然という現実疑問を呈し、立たされて乗ることの経済的損失などを数値で示します。また、もし東京都市圏に鉄道がなかった場合、道路渋滞

等による時間損失を経済的価値に換算するとどれくらいになり、それがどれだけ多くの人のがまんによって賄われているかを試算し、混雑解消に公費が投じられるべきといます(日本の鉄道輸送量が世界一なのは詰め込み輸送のためだと後半で記しています)。都心の電車のラッシュも人口過密ゆえやむを得ないことと認めていたのですが、こういう考え方を知って驚きました。

2章では公共交通運賃の高さについて触れ、経済的条件によって移動の自由に格差が生じ、就業・教育・健康等へも影響していると指摘します。日本の鉄道は大半が営利事業体で公的補助・支援が乏しいが、フランスでは都市交通税制度(一定規模以上の都市で事業を営む法人は公共交通システムの受益者として応分の負担をし、その税が公共交通に充当される)があるなど、欧州では公的な支援体制が進んでいることを伝えています。

また、日本の自動車走行kmあたりの事故死者数がイギリスの2倍等と多いこと、高齢ドライバーが増えていることを指摘し、公共交通離れが今以上に進めば人命を危険にさらすリスクも高くなることを警告しています。こういう視点は、当会でももっと強調して伝えていくべき点かもしれません。

第3章、4章では、各地の鉄道のセキュリティの甘さ、利用者軽視・サービス低下の運営体質などへの疑問が、実際の見聞を交えて数々紹介されています。辛口の意見ですが、その中に、鉄道はだれもが平等に気軽に利用できるものであるべきで、それが利用者増につながるという著者の思いが感じられます。漠然と見聞きしていたマナー啓発ポスターや障害者案内アナウンスなどに対する疑問には、考えさせられる点があります。

### ●鉄道の社会的便益は営業損益より大きい

第5章以降は分量的には全体の三分の一ですが、本書の核心だと思います。まず、地方の鉄道・路線バスの衰退ぶりと将来予測の数値が、さらに自動車分野への税金投入額の大きさが示され、いびつな格差の現実が浮き彫りになります。年間約130万人を輸送する中小民鉄の大井川鐵道

が普通列車の本数を4割減らすなどの身を切るような経費節減努力によって年間300万円の黒字計上をようやく果たしている現状がある一方で、国は燃料電池車用水素スタンド1か所の設置に最大で2億9000万円の補助金を投入しているという現実。いうまでもなく、過去にも自動車産業と道路建設には膨大な税金が注ぎ込まれ続け、それによって自動車は交通の主役となり得ています。その陰で、鉄道は1994年からの累積で1000kmを超える路線が廃止され、今赤字にあえぐのはJR北海道だけでなく、JR四国、JR九州も黒字路線はほとんど存在しないそうです。鉄道は自助努力と自治体の補助任せ、不採算路線は切り捨てるしかないという政策が続けば——本書に示された将来の日本鉄道網予測地図を見ると、血管のない蠟人形のようにも見えてきます。

しかし、本書は、全国のJR地方交通線、中小民鉄、第三セクター路線いずれにおいても、営業損益と社会的便益(時間損失の防止、交通事故の防止)を推定すると、ほとんどの路線において社会的便益が勝っているというデータを紹介しています。また、鉄道駅がある地域やその周辺地域は駅のない地域より人口減少率が低いという調査(島根県)も示し、鉄道の存続意義を伝えています。この社会的便益と移動の権利の保障こそ鉄道の重要な役割であり、それを守ることが国の役目のはずです(平成25年に施行された交通政策基本法って、何のために作られたのでしょうか)。

### ●リニア新幹線事業はだれのためのものか

最後の章では、現在計画進行中のリニア新幹線事業への疑問が具体的に記されています。人口減少が進む中でこの事業を実施する根拠や利用見込み予測数の曖昧さ、安全性への不安、工事や電磁波に伴う環境への多大な負荷、開通したとしても利用のしにくさ、災害発生時の対策

の非現実性、在来線へのしわ寄せ、さらに、将来にわたる長期債務の増加と経常赤字の可能性(税金投入が必至)等々、どれも不安を払拭できるものではありません。しかも一極集中をさらに推し進めるだけの交通手段です。ほとんどのマスコミは、リニア新幹線については好意的な、もしくはお茶を濁すような報道しかしていないように思われます(試験走行を見物する人々をほほえましい市民の光景として報道したりしています)が、もっと現実を、特に将来の世代が背負わされる環境面や財政面のツケを真剣にとらえてほしいと思わざるを得ません。

本書前半に記されている都市部の超過密電車と、後半に記されている地方鉄道の衰退ぶりからは、一極集中がとどまらない日本社会のいびつな姿も見えてきます。現政府は地方創生といながら、鉄道やバスを切り捨て、学校も容赦なく統廃合し(1学級の人数基準の見直しもせず、過疎地以外でも統廃合は進んでいます)、農作物など食料は輸入品の関税を下げる——これでは若い人は地方を出ていき、農業や酪農、漁業なども衰退必至です。地方衰退の問題は要因も複雑で、別次元の大問題ではありますが、地域を守る上でだれもが安全に移動できる交通手段の確保は、必須のインフラだと思います。

以前どなたかの著作で(記憶が曖昧ですみません)、「鉄道の路線が地図上にあり駅の名前が記されていることが、その地域に人々の生活があることを示す証であり、だれもがそこに行けることを保証し、人々をつなぐ手段である」というような文を読んだことがあります。鉄道も、地域の中を走るバスも、国民に等しく安全に確実に酸素と栄養を運ぶ血管の役割を担うものであり、その認識を国・自治体も国民も共有する必要があるのではないかと、そんなことも感じました。

(足立礼子 東京都三鷹市在住)

最近、極めて注目すべき動きがあった。「90%の車が、信号の無い横断歩道を渡ろうとしている人がいても、止まらない」というJAF(日本自動車連盟)の調査報告である。9月26日に全国紙に報道されたことで広く読者の反響を呼んだだけでなく、さらに10月中旬に改めてNHKが全国ニュースを流したので、気付かれた方も多いと思う。

実際、交通の現場では、信号のない横断歩道で歩行者、自転車のために止まるクルマは殆ど無い。自動車教習所の路上教習ではそのような場合は必ず止まれと教え込まれるが、免許を取ってしまうとすっかり忘れてしまうらしい。というより他の先輩ドライバーが早く行けと急かすため、止まろうとしても止まれないのが実情かも知れない。勿論、止まらないその行為は道路交通法違反であるが、誰も道交法を守っていないので無理にそれを守ろうとすると、自分が追突される危険があるし、自分は止まってもそれを守らないクルマによって、横断歩行者や自転車が却って危険に陥りかねない心配がある。さらに困ったことに、警官も横断歩道で止まらない自動車を見ていながら殆ど見逃している。そんな悪習が何十年も続いてきたのである。報道によれば、JAFではこの結果を承けて今後ドライバーの啓蒙に努めるとのことである。

この調査結果はJAFが6月に行った「交通マナーに関するアンケート調査」に基づいているということだが、私はこの調査報告がJAFというクルマ社会の強力な支持団体からなされたという事に少なからず驚いている。信号のない横断歩道でクルマが止まらないのは今に始まった訳ではない。何十年も放置して置いて、何故今

頃になってこのような警鐘が鳴らされるようになったのであろうか。不思議に思ったのは私だけではないであろう。

そこで、気付いたのが急速に開発の進みつつある自動運転車のことである。自動運転車が一般道や高速道で自動運転を行うためには交通規則を厳密にプログラムして組み込んでやらねばならない。交通規則は主に自分と他者との関係においてお互いの安全を確保するためにある。その意味で自動運転車は愚直に交通規則を守るであろう。その前提に立てば、規則を守らないヒトの運転するクルマと、規則を守ろうとする自動運転車との間で判断、行動の食い違いが生じ、それが事故を起こす原因につながりかねないのである。あくまでも推測の域を出ないのだが、JAFが今になって道交法を厳格に守れと言いだしたのは、自動運転車の普及を見越したこういった背景があるのではないだろうかと思う。

一方で、早くもこのJAFの報告に対して、「今まで問題なく運用できているのに、真面目にいちいち止まっていたら道路交通の円滑を妨げてしまう」という反論も出てきた。さらに、「制限速度を厳格に守ったら却って事故や渋滞を引き起こす」という意見も聞こえてくる。挙げ句の果てに「交通の実勢が規則と乖離しているので、自動運転の実用化に際し、交通の安全と円滑性を失わぬよう道交法の方を見直すべきだ」という声も挙がってきている。これらのクルマ派の、違反を正当化する意見は交通弱者の気持ちを逆なでするものであり、到底容認できるものではないが、自動運転車の開発が交通規則の守られていない我が国の実態に一石を投じたことは間違いない。

私の健康上の事情などにより、このところ会務を手掛けることが週一ペースとなっております。事務局担当といいながら、まるで任を果たせていない状態にあります。

2016年度の当初に掲げた活動計画の一項目に、「会員アンケート(仮称)を実施」というのがあります。これも今のところ着手すらおぼつかないのですが、何のために計画項目に掲げたかという話を、ここでさせていただこうと思います。

私は1998年10月に当会に入りましたが、その後もイベントや会合、要請行動などに実参加することはほとんど無いままに、インターネット上の意見・情報交換を通じて会の活動に関わってきました。会員同士とはいいながら、実際に対面した方というのは、ごく限られた範囲ということになります。こんな私ではありますが、会創立以来の世話人の方々が次第に退任していくなかで、「あるていど古い」というだけで地域活動連絡係になり、世話人になり、事務局担当ということになってしまいました。しかし、会員の方々の多くを存知上げないという状態はあいかわらずです。

会の運営をする立場になって、はたと考えたことは、「会員の皆さんは何を求めて当会に入っているのだろうか」ということと「どんな方々が会員になっているのだろうか」ということです。私は自転車愛好者として、また学童の親として、『クルマ社会』に気付かされたことが入会のきっかけでしたが、他の方々はどんな会活動を期待しているのだろうか、会費を払っているが会の運営には満足しているのだろうかと思っ

たわけです。また少しずつ漏れ知るところでは、会には多彩なメンバーが居るらしい。日本全国各地に散在してはいるが、それぞれの地域でこつこつと日常的に活動を積んでいるらしい。そんなに大層な活動実績は無いにしても、クルマ社会の中で生活し、色々な思いを抱きながら日々過ごしていることは間違いない。でもそれは、会員同士が十分知り合うところとはなっていない、もったいない、残念だと感じています。

以前2000年6月に、会報で『誌上パーティー』という企画がありました。これは、会員個々が自己紹介的な短文投稿を寄せ合って、クルマ社会への思いやそれぞれの活動の近況を知らせ合うものでした。十数年後の今日に「アンケートを」というのは、さらに端的な形で会運営に対する意見や各人が抱えている要求を聞いてみたいという思いつきです。さらには、会を活性化するような人的交流を掘り起こしたいということです。しかし冒頭に書いたとおり、思いつきは思いつきのまま止まっています。(申し訳ないことです。)

こんな言い訳めいた文章をお目につけたのは、皆さんをがっかりさせるためではないのです。アンケートは何時になるやら分かりませんので、会員皆さんから投稿やメールなどという形で、ご意見や思いをいただきたいというお願いです。日常生活でのささやかな感想でも、短い文章でも構いませんので、会報などへお寄せくださいますようお願いいたします。そのような会員皆さんの声で、会の活動が作られていくと考えております。

## 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。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

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

### 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。2016年10月31日現在で参加者は92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。)

尚、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。

### 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~85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』  
—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84号に同封の名簿参照)まで。

## 2016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に「2015年度会費払込済」「2016年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2015年度、2016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。

2016年4月1日から2016年10月25日までの会費・寄付払込者は104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、2016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**をよろしくお願いたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報84号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

## ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせるため、以下のツールを活用しています。

◎**ブログ版「クルマ社会を問い直す会」**

<http://krm-tns.seesaa.net/>

従来のホームページとあわせて、ご利用ください。

◎**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・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎**Twitter「クルマ社会を問い直す会」(2016年6月8日開設)**

<https://twitter.com/kuruma66311273>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◆会員の意見発信のためのブログも開設しています。

◎**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機器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。

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84号に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

## 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。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《2/25(土)、3/25(土)》

時間 13:00～16:00

場所 千代田図書館 研修室 (予定)

<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/>

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。

※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。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

問い合わせ 杉田正明 050-7534-1203

## ■2017年度クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

会員の皆様へ

2017年度クルマ社会を問い直す会総会を以下のように開催いたします。ご予約下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。(事務局担当世話人 富田悦哉)

開催日 2017年4月15日(土)午後

会場 東京都北区「北とぴあ」802会議室  
(東京都北区王子1丁目11-1)

※会場は「北とぴあ」です。ご注意ください。  
※総会の後に講演会を開催いたします。(午後4時からの予定)

講師 小栗幸夫氏 (千葉商科大学教授)

安全なまち・犠牲のない社会のため、これまでの自動車100年を転換する「ソフトカー」を提案。著書に『脱・スピード社会—まちと生命を守るソフトカー戦略』など。

## ■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

●次号発行予定：2017年3月下旬

●原稿締切り：2017年1月31日(締切り厳守でお願いします)

●送付先：林 裕之(会報84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、小見出しをつけるの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こと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きます。ご了承ください。

・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