

# 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：足立礼子、林 裕之、  
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

88

2017年6月30日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



昭和8年に、交通事故で亡くなった童女2人を悼んで建てられたという石像(東京都豊島区駒込)。当時の交通事情を探ってみた。  
(関連記事は16ページに。撮影/足立礼子)

## 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	第23回総会を開催(林 裕之) .....	2
	2016年度活動報告・2017年度活動計画(富田悦哉) .....	4
	2016年度決算・2017年度予算(青木 勝) .....	6
	2017年度世話人の役割分担 .....	7
	懇親会の報告(青木 勝) .....	7
	小栗幸夫さん講演「脱スピードのソフトモビリティ社会を ～市民・企業・政府連携によるクルマ社会からの転換」報告(足立礼子) .....	8
■投稿	「先祖殺し」というクルマ社会の巨大な罪障(小林和彦) .....	13
	公共交通の後退(駅の無人化)について(木村孝子) .....	15
	昭和8年にクルマの犠牲となった童女たち(足立礼子) .....	16
■おすすめ書籍の紹介	『観光列車が旅を変えた—地域を拓く鉄道チャレンジの軌跡—』(堀内重人著) .....	18
■メッセージ	2017年度総会出欠書で寄せられたメッセージ…20/世話人から…21/地域活動連絡係から…23	
■案内ほか	代表より…27/事務局より…27/会計より…28/会則他…28/案内板、原稿募集案内…30	

2017年4月15日、東京都北区王子の北とぴあにおいて、第23回総会が開かれました。総会参加者は17名、委任状を合わせた数は99で定足数(150)の過半数に達し、総会が成立しました。

まず榊原茂典代表が挨拶を行いました。挨拶の中で榊原代表は、代表就任後の2年間に、異業種参入による自動運転車の開発が引き金となって、クルマの世界は激動の時代に入ったと述べました。とくに国内では若者の人口減少とクルマ離れが進み、景気回復の遅れで個人が高価なクルマを所有することに抵抗感があることなどから、クルマ販売の低迷が続いている、かつての自動車産業は速さや出力などのクルマの性能の向上を競っていたが、今ではその認識が変わって衝突軽減ブレーキなど他者への安全確保を強く意識し始めた、と述べました。また日本固有の問題として、高齢ドライバーの急増とそれにもなう逆走などの事故が多発するようになったこと、職業ドライバーの不足によりスキーツアーバスなどの大事故が発生し、また存続の危機に直面するトラック事業者が出てきていることなどを指摘しました。一方、減少したといってもなお日本では年間約4千人が交通事故で死亡(事故後24時間以内死者数)し、しかもその約半数は歩行者と自転車乗車中の人であること、これらの交通弱者のための交通安全対策もまだ不十分であること、自動運転車には期待もあるがまだまだ分からない部分も多いことなどを指摘しました。そしてこのような状況の変化を踏まえて、今後の都市交通のあり方とともに、地方の足の確保についても考える必要があるとし、特にJR北海道の問題に見るように地方の鉄道が衰退を続けている中で、どのように鉄道をサポートしていくか、その答えを見出すことが課題であると述べました。さらに、会の問題として、世話人の高齢化やなり手不足により、会を取り巻く環境も変わりつつあり、このままでは会の運営が困難になるので早急に手を打つとともに、活動の在り方についても考えていかなければな

らないと述べました。

代表の挨拶の後、総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。まず2016年度の活動報告及び2016年度の決算報告と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。次に2017年度活動計画案が提示され、活動計画案は承認されました。その後、2017年度の予算案の提示があり、承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2017年度の世話人が選任され、各世話人が自己紹介をしました。次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。最後に地域活動連絡係の確認がありました(名簿は本冊子送付時に同封していますので、ご参照ください。また、7ページに世話人の役割分担を、21～26ページに世話人と地域活動連絡係の一部の方のメッセージを掲載しています)。

総会及びその後の自由討議で出された参加者からの質問や意見、活動報告、問題提起を以下に要旨のみ記載いたします。

- ◇代表が交通刑務所で講演をされて受刑者を指導されたことは良いことである。受刑者は心から反省してほしい。
- ◇クルマの免許もバイクの免許も持たずに生きてきた。これから先も頑張っていきたい。
- ◇クルマ優先の街づくりに疑問を感じて会に入った。クルマに乗る人と乗らない人とは視点が違うと思う。
- ◇精選して活動を行い、その一つ一つを検証していく必要がある。
- ◇この会の目標は、クルマ優先ではなく人命優先の社会をつくること、クルマ依存社会から脱却することである。そのことを再認識しなければならない。
- ◇横断歩道は歩行者優先であることを機会あるごとに強調する必要がある。
- ◇政府や関係機関に声明を出す場合、請願法を使うと握りつぶされることが少なくなる。また、



記者クラブを活用すると効果があると思う。

◇近くに小学校があるので、交通安全のためにできる活動を始めたいと思っている。

◇ツイッターやブログは便利な道具で、クルマの問題に関心をもっている人の注目を集めるために役に立つが、会のレベルアップのためにはメーリングリストの活性化が必要である。

◇最近、『ビジネスのヒントは駅弁に詰まっている』、『観光列車が旅を変えた』という本を出版した(堀内重人さん。18ページ参照)。

◇近年会員数が減少傾向にある。もっと若い人が入ってほしい。

◇トラックから鉄道や内航海運への物流のモーダルシフトを進めるために何をすればよいか、考えたい。自転車も物流に利用できるはずである。

◇クルマの問題を社会に訴えるには、新聞投稿なども大切である。

◇クルマ社会を問い直すには、エネルギーや環境問題、地方の活性化など、社会全体の在り方を含めて広い視点から問題を考えていく必要がある。交通事故の問題も当然そこに含まれる重要な課題の1つであり、すべてが根っこでつな

がっている。

◇会の活動計画の担当者としてもっと一般の会員が名乗りを上げてほしい。

◇クルマの問題に取り組むための柱として次の4つを考えている。

- ・安全のため、環境のための規制強化。
- ・クルマがもたらす弊害を金額換算して税金をかけていく。
- ・クルマ依存をやめるために鉄道やバスなどの公共交通機関の充実を図る。
- ・クルマの弊害を減らすために、より良い地域(都市)計画をつくる。

◇東京ミーティングでは、幅広いテーマを扱い、踏み込んだ議論をしたい。多くの人の参加を願っている。

◇総会時に会員が発言できる時間を増やすことが必要。

◇人の発信を待っているだけでなく、皆さんに積極的に発信していただきたい。

◇JR北海道の問題は自民党も無関心ではいらなくなっていると聞いた。我々もこの問題への対応が必要である。

# クルマ社会を問い直す会2016年度活動報告 2017.4.15総会決議

富田悦哉(事務局担当世話人)

## ◆会の活動

2016年4月16日 第22回総会開催(参加24名)  
2016年4月16日 講演会「なぜ止まぬ道路建設  
高速と都市計画道路」開催(講師:橋本良仁  
さん)

2016年4月17日 世話人会で2016年度世話人体  
制確認(代表:榊原茂典ほか世話人7名)

2016年4月17日 会の新メールアドレス  
kuruma@toinaosu.org 使用開始

2016年4月13日 市原刑務所で講演「これから  
のクルマ社会」(榊原茂典)

2016年6月8日 会のtwitterを開設

2016年6月19日 東京ミーティングにおいてレ  
クチャー「脱化石燃料・脱原発 実現に向け  
てのいくつかのトピックス」(杉田正明によ  
る)と意見交換(高島武雄、足立礼子、榊原  
茂典)

2016年9月22日 横浜カーフリーデーは雨天の  
ため中止

2016年9月25日 京都で交流会を開催(企画:奥  
田純夫、青木勝。参加8名(榊原代表を含  
む))

2016年11月19日 世界道路交通被害者の日 前  
夜キャンドルナイトに会員が参加(佐藤清志)

2016年11月20日 世界道路交通被害者の日・北  
海道フォーラム2016に協力(前田敏章、長谷  
智喜)

2016年12月21日 国土交通省自動車局を訪問、  
STOPペダルの説明と踏み間違い対策とし  
ての必要性を訴える(榊原茂典、南平次、星野  
英雄、佐藤清志)

2017年1月24日 「高齢ドライバーによる事故に  
ついての声明」を発表(担当:杉田正明、榊  
原茂典、足立礼子)

---

東京ミーティングを6回開催(担当:杉田正明)  
6月19日(日)、8月26日(金)、10月22日  
(土)、12月24日(土)(以上は千代田図書館  
にて)、2月17日(金)、3月19日(日)(以上

はムーブ町屋にて)

会報84号、85号、86号、87号を発行(担当:林裕  
之、足立礼子、榊原茂典、富田悦哉)

---

ブログ (2017年1月の実績)

ブログ版「クルマ社会を問い直す会」  
閲覧数:9~53人/日、月計592人、平均19.1  
人/日

ブログ「脱クルマフォーラム」  
閲覧数:63~159人/日、月計3081人、平均  
99.4人/日

ブログ「歩行者の道」  
閲覧数:12~57人/日、月計580人、平均18.7  
人/日

## ◆会員個々の活動(会報等で報告されたもの)

2016年7月 茨城県龍ヶ崎市「市長への手紙」に  
応募し、返信をもらう。(木村孝子)

2016年8月29日 2016年2月11日設立の自転車ル  
ール教習所(クルマ社会を問い直す会から高  
橋大一郎、稲見正博、富田悦哉が参加)が第  
1回自転車ルール指導者研修会を開催(高橋  
大一郎、稲見正博)

2016年11月6日 北海道合同教育研究全道集会  
の分科会でレポート「道路における自転車  
走行の問題」(江見)

2016年11月9日 自転車ルール教習所が第2回自  
転車ルール指導者研修会を開催。(高橋大  
一郎、稲見正博)

2016年11月30日 山口県下関市環境基本計画  
(案)の「都市計画道路の整備推進」に対し  
て意見提出(林裕之)

## (参考資料)社会の動き

2016年5月20日 官民ITS構想・ロードマップ  
2016(首相官邸IT総合戦略本部)

2016年5月26日 自動走行システムに関する公  
道実証実験のためのガイドライン(警察庁)

2016年6月27日 第1回 自動運転の段階的実現

に向けた調査検討委員会(警察庁)  
2016年7月10日 参議院選挙(投票日)  
2016年7月12日 国土交省「バックカメラ」を義務づける方針。視覚障害者死亡事故を受け  
2016年7月19日 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定(自転車通行空間整備を促進)  
2016年7月31日 東京都知事選挙(投票日)小池百合子当選  
2016年8月11日 ゲーム「ポケモンGO」のながら運転で交通事故(被害者は後に死亡)  
2016年9月26日 JAF調査発表。歩行者が渡るうとしている「信号機のない横断歩道」で9割以上のクルマが止まらない  
2016年10月13日 東北自動車道と新東名高速道路の一部区間で、試験的に制限速度を時速110キロへ引き上げると発表  
2016年11月18日 JR北海道が「単独では維持困難」な路線を発表  
2016年12月 ペダル踏み間違い事故が連続して、ペダル踏み間違い事故防止装置に注目が集まる

2016年12月9日 自転車活用推進法が国会で可決成立  
2016年12月21日 国土交通省、自動ブレーキの普及など安全対策の策定について、軽自動車メーカー4社に要請  
2017年1月16日 警察庁、高齢ドライバーの交通事故を防止する対策について有識者会議  
2017年1月25日 経産省・国交省、自動ブレーキなどの先進安全技術普及促進の共同会議。高齢ドライバー事故多発を受け  
2017年1月26日 衆議院予算委員会で議員が多発する高齢者の事故について質問し、先進安全装置の装備支援を要望した。安倍総理は、検討会を立ち上げているので年度内には結論を出したいと答弁  
2017年2月16日 政府は、完全自動運転の実現に向けて、制度整備の大綱を2017年度中に策定する方針を決定  
2017年3月22日 国交省など4省庁、自動ブレーキ認定制度の開始と、ペダル間違い防止装置安全基準策定を来年度にもという方針を発表

## クルマ社会を問い直す会2017年度活動計画 2017.4.15総会決議

富田悦哉(事務局担当世話人)

### ◆新年度の重点テーマ

- 1) 人命優先、歩行者優先の道路交通政策を求める。
- 2) 自動運転の法制化動向を注視し、必要に応じて適宜行動する。(担当: 榊原茂典)
- 3) 運転免許制度の改善に取り組む。(担当: 足立礼子、榊原茂典)
- 4) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当: 足立礼子、佐藤清志)
- 5) 自転車市民権の確立に取り組む。(担当: 高橋大一郎、稲見正博、富田悦哉)
- 6) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当: 林裕之)
- 7) PM2.5・ディーゼル排気微粒子について理解を深める。(担当: 杉田正明)
- 8) ペダルの踏み間違い問題対策に取り組む(担当: 南平次、星野英雄、大野一郎)
- 9) 道路交通法の問題点を抽出する (担当: 榊原茂典)
- 10) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当: 林裕之)
- 11) 横浜カーフリーデーに参加する。(担当: 佐藤清志、足立礼子)
- 12) 路面電車新設・復活の取り組みについて調べる。(担当: 杉田正明)

## ◆会の基本的組織運営

- 1) 年四回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当:林裕之、足立礼子、富田悦哉)
- 2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当:杉田正明)
- 3) 事務局・ホームページの運営・内容の拡充(担当:富田悦哉)
- 4) facebookページ、twitterを会の情報発信に活用する。(維持管理:富田悦哉)

## ◆継続して行う活動

- 1) 東京ミーティングを開催する。(担当:杉田正明)
- 2) パブリックコメントなどへの対応  
省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していく。
- 3) 社会の状況に対応し、適宜、会としての声明を出したり、政府、自治体、首長などに対し申し入れする。
- 4) 有志運営のブログ『脱クルマフォーラム』、『歩行者の道』により会員の主張を発信する。(維持管理:富田悦哉)

## ◆実施をしたい活動

- 1) 講演会・学習会
- 2) 各種選挙に際し、各政党・各候補者へ公開質問状を出す。(担当者は選挙毎に選任する。)
- 3) 他団体との交流の促進
- 4) 地域活動の促進 地方でのミーティングが可能であれば実施する。

# 2016年度決算・2017年度予算

2017.4.15総会決議 青木 勝(会計担当世話人)

### 2016年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2016.4.1～2017.3.31)(単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	393,537	393,537		会報作成費	300,000	272,862	* 3
会費	500,000	506,000	* 1	郵送・連絡費	150,000	117,010	
カンパ	50,000	50,820		事業費	120,000	34,420	* 4
雑収入	6,463	0	* 2	交通費	130,000	86,480	
				事務費	30,000	7,045	* 5
				渉外費	40,000	6,912	* 6
				会場費	70,000	39,460	
				雑費	10,000	0	
				予備費	100,000	0	
				次期繰越金		386,168	
合計	950,000	950,357		合計	950,000	950,357	

\* 1 納入者(2017年3月31日現在、149個人・団体)

\* 2 会報・ブックレット等の売上

\* 3 会報84号から87号分

\* 4 講演会等

\* 5 コピー・印刷費、振込料等

\* 6 横浜カーフリーデー

### 2017年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2017.4.1～2018.3.31)(単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	386,168	会報作成費	300,000	* 7
会費	500,000	郵送・連絡費	150,000	
カンパ	50,000	事業費	120,000	* 8
雑収入	3,832	交通費	130,000	
		事務費	30,000	
		渉外費	40,000	
		会場費	70,000	
		雑費	10,000	
		予備費	90,000	
合計	940,000	合計	940,000	

\* 7 会報88号から91号分

\* 8 講演会、冊子作成費等

## 2017年度世話人の役割分担

総会翌日に開いた新世話人会にて、右のように分担を決めました。どうぞよろしくお願いたします。(世話人連絡先名簿は、本会報送付時に同封)

代 表：榊原茂典(再任)  
事 務 局：富田悦哉(再任)  
会計・名簿管理：青木 勝(再任)  
渉 外：佐藤清志(再任)  
会報作成：林 裕之(再任)、足立礼子(再任)、  
富田悦哉(再任)  
会報発送：杉田久美子(再任)  
メーリングリスト管理：杉田正明(再任)  
ホームページ管理：富田悦哉(再任)  
東京ミーティング：杉田正明(再任)

## 懇親会の報告

青木 勝(世話人)

総会、講演会終了後、恒例の懇親会を開催しました。講演会講師の小栗幸夫さんにも入っていただき、16名がにぎやかに歓談しました。

乾杯のあと、一人ずつ自己紹介をかねて、入会動機やクルマ社会に対するの思いなど発表しました。

今年は初めて総会に参加された方、大阪から都合により懇親会にだけ参加となった方、連続して参加された方などが集いました。

交通事故をはじめクルマ社会全体の問題点を指摘しながら、この会を通じて解決していき

たいという思いが伝わってくる懇親会となりました。

皆様には、来年の総会・懇親会の出席を期待しています。



ウメの実  
(会員K・Tさんの絵)

## 小栗幸夫さん講演 「脱スピードのソフトモビリティ社会を～市民・企業・ 政府連携によるクルマ社会からの転換」報告

足立礼子(世話人)

2017年4月15日の総会后、16時から、小栗幸夫さんによる講演会が行われました。小栗幸夫さんは、早稲田大学政経学部卒業後、東京工業大学で学び、一橋大学大学院経済研究科を経て、アメリカのペンシルヴァニア大学で都市計画学博士を取得、帰国後は筑波大学講師、企業の環境開発の仕事などを経て、2000年に千葉商科大学教授となり、本年3月から同大学の客員教授を務めておられます。2000年から、脱スピード社会を目指してソフトカー、ソフトモビリティの研究に取り組んでおられます。その取り組みについてお話いただいた講演の概要をお伝えします。

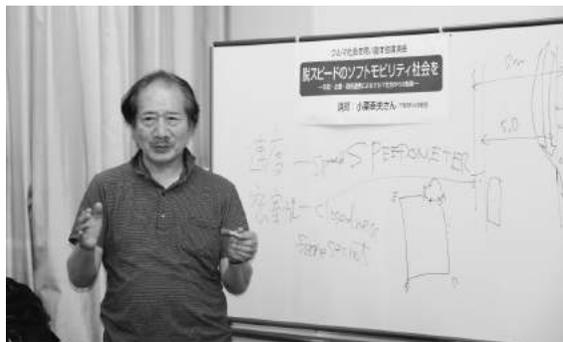
\*本原稿は、小栗さんにご校正をいただいております。本文中の図と写真は小栗さんにご提供いただきました。

### ■道路交通被害者があまりに多い社会

2000年から私は、「ソフトカー」プロジェクトを立ち上げ、さらに、クルマ以外にも対象をひろげ、「ソフトモビリティ」について研究をしています。

研究を始めた背景には、車で多くの人の命が奪われていることへの憤りがあります。WHO(世界保健機関)によれば、2013年の1年間に世界中で125万人が交通事故で死亡しています。重傷者は日本では死者の約10倍なので、そこから類推すると、後遺症のあるような重傷者は1300万人くらいになるでしょう。軽症を含めた人が1億人にのぼります。1年間だけでこれだけの犠牲を生み出しているとは、とんでもない暴力的な社会です。

震災も交通被害と無関係ではありません。2011年の東日本大震災で津波の大被害を受けた宮城県石巻市に大震災から2か月後に行ったとき、被



講演する小栗幸夫さん

災地の膨大な車の瓦礫の中でお祈りをしている女性がいました。佐藤美香さんでした。お嬢さんの愛梨ちゃんは、その日、幼稚園バスに乗り、津波に飲み込まれ、バスの中で焼死した、その現場でした。バスは最初、間違っって津波の来る方向に走り、引き返そうとした道は車の渋滞で動けず、その結果、娘さんを含めて多くの人が亡くなりました。佐藤さんは、「これは人災だ」と言っています。車による被害だと。

「ソフトモビリティ」とは、乗り物の制限速度を道路や場所にふさわしい水準で制御し、歩行者、自転車、バイク、自動車など道路を利用する者全体が互いに譲り合い、コミュニケーションをとりながら調和した移動状況を生み出すことです。

### ■道路にあった制限速度を設定し、 外にも表示するソフトカー

ソフトモビリティの原型である「ソフトカー」とは、走る道路にふさわしい制限速度を設定し、それを守る仕組みを持つ車のことです。ゆっくり走る車と思われがちですが、ゆっくり走るだけではなく、走る道の環境に合わせて最高速度を変えることができ、設定速度を車の外部にいる

人からもわかるように表示する、という点に特徴があります。

ソフトカープロジェクトの中心は、既存の車をソフトカーに替える装置の開発で、これは次の3つの装置から成るものです。

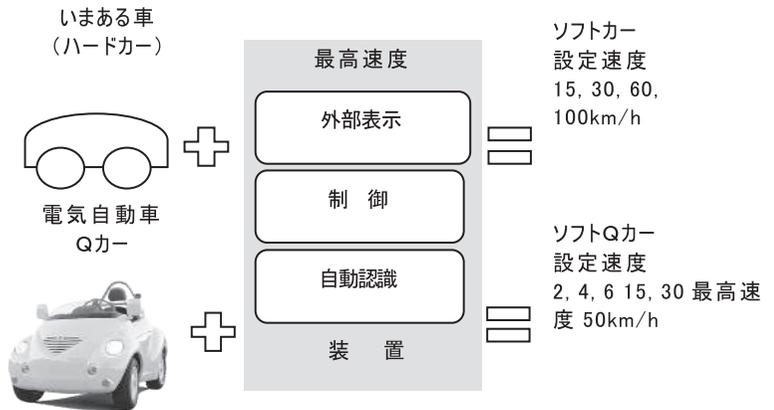
- ①最高速度表示装置：選択・設定した最高速度をドライバーと外部に表示する装置。
- ②最高速度制御装置：選択・設定された最高速度以上の加速ができないように制御する装置。
- ③最高速度認識装置：走行道路の最高速度をGPSとデジタルマップを使った仕組みで認識し、その情報を表示装置と制御装置に送る装置。

今一般に走っている車（これを「ハードカー」と呼んでいます）は、時速160km、180kmなどのスピードが出せますが、こうした速度は実際には不要です。ソフトカーは、今ある車に装置を搭載して最高速度を制御すると同時に、制限時速15kmではレインボー、30kmではブルー、60kmでは黄緑色というように、走っている車が選んだ制限速度をドライバーにも外部にも色で知らせ、その速度を超えて走るとランプが点滅します。色とライトの点滅によって、外部の人とコミュニケーションをとることができます。

ソフトカーのアイデアは、今から約35年前の1983年に筑波研究学園都市で思いつきました。GPSの進化は著しく、自動的に制限速度を認識する仕組みは可能です。

制御速度を設定し、それを超えると警告を発するアプリが開発されていて、無料でダウンロードできます。Speedometer(スピードメーター)というアプリです。これを取り付けると、設定した制御速度を超えたときに、スピードを示す数字が赤くなり、警告します。画面全体を赤と黒で点滅させるなどすれば外にいる人にもわかります。難しい装置ではなく、後付けでどんな車もソフトカーにできることが重要です。

## ソフトカーの仕組み



最高速度と外部表示 LED ライト  
 時速 2, 4, 6, 15km→レインボー、30km→青、60km→黄緑、100km→オレンジ。表示ライト点滅で速度超過を伝える。

## ■国の研究費獲得から全国キャラバンへ

ソフトカーの研究を国の研究募集に応募し、2000年から年約4000万円の研究補助金が3年間出ました。その研究の3年目に、おもちゃメーカーが1人乗りの電気自動車Qカーを発売したのを知り、これに時速6kmのリミッターをつければ人と同じところを走行できるのではないかと考えました。原則自動車進入が禁止された道路や地区に車がやむを得ず入る場合は、時速6km以下の制限が適切です。そして、ソフトQカーという電気自動車ができました。

高齢者に、このような制御機能をもつソフトカー利用に限定し、かつ時速30km以上は出さないことなどを前提とした運転免許証を発行すれば、運転しやすくなり、なにより交通事故被害を著しく減らすことになるでしょう。

クルマが今のように社会にあふれんばかりに使われているのは、自動車が産業の重要な要素だからです。ならば、人に安全な車が産業活性や新産業の創造につながるように知恵を絞れば、道は開けると思います。

ソフトカーの研究を始めたころ、欧州ではISA(インテリジェント・スピード・アダプテーション。道路に応じた制限速度を車が認識してそれ以上の速度が出せないようにするシステム)の研

究が始まっていることを知りました。私の研究グループも欧州のISA研究チームと情報交換を行い、世界会議での発表なども行いました。

2005年には、電気自動車を実験車に使ったことが追い風となり、愛知県で開催された「愛・地球博」で使いたいと要請があり、ソフトQカー3台がパレードに使われました。

それを機に、ソフトQカーで全国各地の小学校や自治体を研究室の学生とともに巡りました。多くの小学校で時速2kmで走ったところ、子どもたちが喜んで一緒に歩きました。この車なら人と共存できると実感しました。

#### 千葉商科大学キャンパスでのソフトQカー走行



2012年6月 筆者撮影

#### ■狭い道も車が入り込む日本の道路状況

日本において、車は1960年代から急激に増えましたが、道路の環境はどうなっているのでしょうか。

1919(大正8)年に都市計画法、道路構造令、街路構造令が制定され、それに基づく区画整理事業が数多く実施されましたが、作られた多くの道路の幅員は6mしかありません。道路構造令ができた当時は、全国で自動車はまだ約7千台しかなく、道路を走るのは大八車や荷牛馬車、人力車などが主だったため幅員6mでもよかった。つまり自動車が走ることを前提とした道ではなかったのです。そこに、急増した車が制限なく入り込むようになり、事故も頻発するようになりました。関東大震災と第二次世界大戦の空襲は、大規模な区画整理事業、都市計画道路実現の機会となりました。2007年度末までに全国の40万ヘクタールの土地で区画整理事業が展開さ

れましたが、末端道路(地先道路)では自動車が走るという想定はなく、歩道設置もされていません。そのような道路にも車が入り込んでいるのが現実です。

2006年9月、埼玉県川口市の市道で保育園児の列にライトバンが突っ込み、21人が死傷(うち園児4人が死亡)した事件がありました。この道も幅員6mで、白線もありませんでした。幅員6m以下の道の片側から0.5mのところ白線を引いて、歩行者はそこを歩けという道も全国にあります。このような、人が車に撥ねられても仕方ないような道路に車を通すのは、犯罪的です。

日本は戦後高速道路作りに邁進し、可住面積当たりの高速道路密度は世界で最も高い国になりましたが、その一方で、歩道と車道の区別がない道路は道路総延長の85%にのびます。

ソフトカーの装置を開発して最初に走行実験を行ったのは千葉縣市川市の市街地です。この市街地には、幅員3.6mしかないのに車は両側通行で、歩行者は暗渠の上を車スレスレで通らなくてはならないようなひどい道が多くあります。この道路の制限速度をダウンさせたい、できれば時速6kmにしたいと思っていますが、まだ実現していません。

#### ■交通事故遺族との出会いで深まった

##### 脱スピードへの思い

研究のベースにあるのは「悲しみ」です。2005年に、クルマ社会を問い直す会会員で交通被害ご遺族の佐藤清志さんに初めて会いました。佐藤さんが書かれた手記には、愛娘の奈緒ちゃん(当時5歳)を大型ダンプによって奪われた悲しみ、現場の残酷な様子など、あまりにもつらい現実が綴られていました。

私も1997年に姉を交通事故で亡くしていますが、ソフトカープロジェクトを始めた当初は、まちづくりに主眼をおいて、私自身が遺族であることをあまり表に出さずにいました。しかし、佐藤さんや、2007年1月に娘さんを交通事故で亡くされた風見しんごさんなど多くの被害者ご遺族と交流を深めるにつれ、車による犠牲をなくすことの重要性をしみじみと感じるよ

うになりました。

11月の第3日曜日は世界道路交通犠牲者の日(ワールドデイ)と国連で定められていることを知り、2007年からワールドデイの連絡をとるネット掲示板を立ち上げ、2012年から、全国交通事故遺族の会の活動を継承し、東京タワーに近い芝公園でキャンドルライトを行うなどの活動もしています。

そうした思いも込めて、2009年には『脱・スピード社会—まちと生命を守るソフトカー戦略』という本を清文社より出しました。厚い本ですが、「はじめに」だけでもぜひ読んでいただきたいと思います。佐藤さんのことは332ページに書かれています。

高速で自由に移動できるという願望を具現化した車とスピード社会がもたらした被害は膨大で、その1つ1つが深刻なものです。大切な命を守るために、脱スピード社会を目指したいと考えています。

## ■人と共存する自動車速度を実験で確認

2009年から、ソフトQカーで適正な最高速度を調べる小規模実験を各地で行いました。参加者全員が、「乗る」、「見る」、「歩く」というそれぞれの視点で速度制御の効果を評価したところ、低速の効果が強く示されました。

普段は車の入らない上海の大学キャンパスで行った実験では、時速4~6kmがよいことが確認でき、千葉商科大学や一橋大学のキャンパスでの実験でも同様の結論が得られました。都内大田区の暗闇坂での実験では、法定速度は時速30kmですが、時速17.5kmが安全で適正な速度という評価でした。銀座でのまち歩き実験では、人と車が分離されていない道路では時速2~6km、分離されていれば10~15kmがよいという評価でした。

ソフトモビリティの実現には、低速の自動車を作るだけでなく、低速走行を遵守させる仕組みを組み込んだ地区を作る必要があります。それには、企業、政府、法律、市民の合意形成が必要です。しかし、残念ながらまだ実現していません。

## ■自動車速度の制限に重い腰を上げない政府

自動車速度制御に対して、政府は腰を上げようとはしていません。2010年に内閣府は「最高速度違反による交通事故対策検討会中間報告」を出しています。これは民主党政権時代に作られた検討会が作成したもので、速度制限の効果について重要な提言を含んでいます。しかし、この提言は生かされていません。

2011年に警察庁は「ゾーン30」整備計画として、2017年3月までに全国で約3000箇所においてゾーン30の指定・整備をすると通達を出しました。しかし、時速30kmでは、人とぶつかった場合に歩行者の死亡率がそれ以上の速度の場合に比べて下がるとはいうものの、死傷のリスクはあります。歩道のない道路では、時速15~10kmかそれ以下の速度に制限することが必要と考えます。

現在、標識のない道路での法定最高速度は時速60kmですが、これは1960年に定められたものです。主要道路では道路の状況により時速50km、40km、30kmなどと制限速度が定められていますが、速度標識も立てられないような狭い道は、制限速度が定められないまま、法定速度が上限の60kmとされています。

前述の保育園児らが多数犠牲になった川口市の市道もその典型例で、事故が起きてからようやく見直されました。各地で歩行者が犠牲になる交通事件が起きて、その道路の制限速度についてはほとんど問題にされません。

2012年には京都府亀岡市で登校中の児童らの列に無免許・居眠り運転の車が突っ込んで10人が死傷するという惨事が起きました。これをきっかけに国は通学路の危険箇所点検を行い、全国の通学路に危険箇所は2万あると公表しましたが、道路の制限速度については触れていません。

## ■車の密室性にも問題。みんながコミュニケーションするソフトモビリティのエリアを

2012年に、日本工学会アカデミーでソフトカー部会ができ、2013年の総会で私の説明を聞いた小宮山宏会長(前東大総長)がソフトカーを早く実現すべきだと意見を述べました。翌年東京で

開かれたITS世界会議に参加して発表を行いました。その時に会ったグーグルの自動運転担当者は、「少なくとも短期的には圧倒的多数のクルマはまだ自動化されていない。自動運転車と速度制御と警告のシステムが繋がれば渋滞解消と安全性向上に大いに貢献するだろう」と言いました。

メーカーは自動運転開発に熱心ですが、速度制御との統合は可能であり、自動運転の前に速度制御のシステムの実現を進めるべきです。

2016年1月に13人の学生が死亡した軽井沢のツアーバス事故をきっかけに、ドライバーの挙動をインターネット画像でモニターできる装置を実験で開発しました。バスだけでなく、タクシードライバーや初心運転者の見守りにも役立てられます。

クルマの危険性は、スピードのほかに、密室性(closedness)も原因があります。どんな状況でもこっそりと使えて、身を隠すこともできます。最近頻発しているテロ事件にも車がよく使われますが、手近にあって身を隠して簡単に操作できる暴力装置でもあります。それだからこそ、安全は徹底して管理されなくてはなりません。クルマそのものの危険性にもっと目を向け、ドライバーの行動は外から見られるようにすべきです。

また、速度表示はバイクや自転車にも取り付ける必要があります。みんながレインボーライトをつけてコミュニケーションできる仕組みを作りたい。そのために、実験・体験ができるエリアを実現しなければなりません。

クルマ社会からの転換のためには市民セクタ

ーのイニシアティブが重要です。これまで活動を進めてこられた問い直す会のみなさんのお力をお貸しください。

\* \*

講演後、質疑が行われました。ソフトカーの仕組み、開発にかかる経費や普及の課題、道路の法定速度を下げるための対策、歩行者にとって真に安全な道のあり方や望ましい車の速度などについて、熱心に議論が交わされました。その中で、小栗さんが「動く歩道の速度は時速1.8km、これが人を安全に運んでくれる速度」と言われたのが印象的です。クルマ社会の中で人々が慣らされたスピードや安全に対する意識・常識を改めていく必要性を再認識するとともに、「常識は変えられる」という小栗さんの言葉に、励まされる思いがしました。

※講演の録画、テープをご希望の会員は、事務局か会報担当足立までご連絡ください。

\* \*

ソフトカーについては、講演でも紹介のあった小栗幸夫さんの著書『脱・スピード社会—まちと生命を守るソフトカー戦略』（清文社、2009年）のほか、インターネットで以下のサイトでも紹介されています。

ソフトカープロジェクト

<http://softcar-jpn.net/>

ソフトカーダイアリー(ブログ)

<http://blog.livedoor.jp/oguriyukio/>

小栗幸夫Facebook

<http://www.facebook.com/yukio.oguri>

## 『ウインの希望のものがたり—いつもあなたのこども』

小栗さんは、『ウインの希望のものがたり—いつもあなたのこども』（じゃこめてい出版、2012）という絵本も出されています。交通事故などの被害によって他界した子どもの物語で、小栗さんがソフトカーを提案する基盤になっているそうです。アマゾンなどのネット通販で入手できます。くわしくは小栗さんのFacebookをごらんください。

（本書については、本会会報69号／2012年9月発行 で書評を掲載しています。）



絵本の中の1ページ

いきなり「先祖殺し」なるおどろおどろしい言葉を出して、それが「クルマ社会の巨大な罪障」とまで断じられて違和感を抱かれた方も多いかと案じられるが、とにかく最後までお読みいただければ、かなり納得していただけるのではないかと思う。

クルマ社会の負荷は多岐にわたり、無くて7つ、さらに列挙すれば20~30になっても不思議でない。中でも交通事故や大気汚染、地球温暖化などは誰しも納得できそうで、それらの中には「改善」に向かっているものも無いではない。中でも交通事故に伴う死者数はピーク時の1970年代と比べれば5分の1の4000人以下へと“激減”している。また、大気汚染についてもクルマがひしめく東京などの大都会でさえ中国やインドの大都市のように昼間でも暗闇になるようなことからほど遠い。それゆえ日本のクルマ産業界は「大威張り」でいられるのである。

しかし、いかに生身の人間の死が大幅に減少したといっても、先祖殺し、さらにあえてどぎつく申すならば、クルマ社会による「先祖に対する大量虐殺」は一層加速化していることについてはクルマ産業界も決して申し開きはできないであろう。

少し街なかを歩いてみても、歴史ある建物の多くが都市計画道路の名のもとに拡幅や新設により解体を余儀なくされ、または道路計画から免れても、解体後は駐車場にするのが最もてっとり早い土地の利活用策ということで駐車場の乱造を招き、最悪の都市景観を呈するに至っている。

むろん、古い住宅や店舗の多くは居住者や所有者の高齢化が著しく、彼ら高齢者の施設入所や死亡により空き家や空き店舗になることが多い。しかし、それらの中には歴史的にも建築史的にも貴重で美的にも優れた建物が少なくない。しかるに特に地方都市ではそのような事例が多すぎる。それゆえ、日本における歴史的建造物の加速度的消滅と街並み景観の醜悪化はクルマ社会の進展と大いに関係があると考えざるをえ

ない。

しかし多くの人はこう言うだろう。近年は人口が減少し、中でも少数化する若者のクルマ離れが顕著になり、自動車産業界もクルマの売上が鈍化または減少しているから、街なかの駐車施設の増加もさほどでないはずだと語るかもしれない。しかし現実には駐車場の乱造による街並み景観の崩壊は加速化しているほどの状況である。

日本はいろんな面で先進国と言われているが、こと「街並み景観」と「歴史的建造物の保存」については欧米諸国と比べればだいぶ遅れており、一層劣化・後退していると申しても過言ではない。特に欧州諸国の街並みは保存された多くの歴史的建造物とともに重厚にして絵のように美しいが、多くの場合マイカーの中心街乗り入れなどの厳しい規制により保たれており、通年歩行者天国となっている街路が多い。むろんヨーロッパの諸都市もかつてはクルマの渋滞や騒音、排気ガスによる健康被害に悩まされていただけでなく、駐車場の確保のために誇るべき歴史的建造物すらその多くは解体の危機に瀕していたようである。また、解体までは行かなくとも排気ガスにより建造物の汚れがひどくなっていた。

しかし、欧州市民の自分たちの街に対する誇りが高く、特に街の歴史を体現している歴史的建造物を解体から守るためにもマイカー規制は不可欠だと判断し今日に至ったようである。同様な動きはクルマ大国アメリカでも強まっており、西海岸のポートランド市やコロラド州のボルダー市などが有名である。

戦火で破壊し尽されたポーランドのワルシャワやドイツのドレスデンの市民は父祖たちが心血を注いで築き上げた街並みを戦後に見事に復元しているが、戦火を免れた都市でも急激なモータリゼーションの大波により美しく典雅な街並みが破壊されることに市民は強い抵抗感を抱いてマイカー規制により街並みを守ってきたと言える。いわばクルマの大軍の襲来は「侵略者」と同然なのである。

ふりかえって我が日本も米軍の爆撃や原爆で灰燼に帰した都市も少なくないが、私の生まれ育った山形市は幸いにも全く戦火に遭っていないものの、昭和30年代後半以降にはモータリゼーションが進み、市の都市計画でもそれに対応した街路計画を数多く策定し、道路の新設や拡幅により次第に古い建物は多くが解体を余儀なくされている。

近年は全国各地で「街おこし」「地域おこし」「ふるさとの宝さがし」が盛んになっているが、伝統的イベントの再興や食文化などが中心で、なかなか歴史的建造物や街並み景観にまで関心が向けられることは少ない。

人間の「生命」は肉体の生命だけではない。生命は「文化」により肉体的生命の終わり以降も持続される。その文化は日常生活での生活文化（食文化や衣服、生活用品、習俗など）や芸術作品などに現れる。こうして父祖や先人の「文化的生命」は生き続ける。

生活文化や芸術作品にも「いのち」が籠められているならば、建造物や歴史的街並みにも同様に「いのち」が宿っていると申すべきであろう。生活文化や芸術作品は概して「屋内」的であり、街行く人々には目に直接触れないものだが、街行く人々の目に触れる「屋外」的文化が

建物であり街並み（庭園や樹林、農地なども）である。

とりわけ、街の歴史と文化を直接的に日常的に多くの人々に示し、街の「顔」となるものは何といても歴史的建造物であり街並みであり、街の歴史と多様な文化がぎっしりと詰められている。但し、図体が巨大なるゆえに持続には多額の費用を要し、一番保存が困難なものとも言える。それでも欧州の市民は築何百年もの多くの建物を保存・利活用している。欧州人ができて日本人ができないことはない。

歴史的建造物は決して単なるただの「物体」ではない。建造や補修に携わった各種の建築職人や歴代の居住者の「思い入れ」、店舗の関係者や出入りの客人、そして街行く市民たちの建造物や街並みに対する「親愛の情」が籠められている。いわば建物および街並みは多くの先人たちや父祖の「魂」の結晶体なのだ。それゆえ歴史的建造物や街並みの破壊はまさしく「先祖殺し」に値する。

※[追記] 認知症老人の「迷い道」は街路景観が大きく変えられていることによる場合が多い。慣れた街路景観の保存は大切な高齢者福祉の一環とも言える。

(山形県山形市在住)



セイヨウオダマキ  
(会員K・Tさんの絵)

4月末の締め切りに合わせて、3月にこの原稿を書いています。2011年3月11日の東日本大震災のあと、「エネルギー使用を反省し、抑制しよう」とのかけ声で『生活の見直し』が言われました。一時期マイカー使用が自粛され、路上のクルマが減ったように私は感じました。そして今、路上を走るクルマは満杯です。反省を忘れ去ったかのように残念です。以下は路上のクルマではなく、公共交通の後退について、私に見える範囲内なのでごくごく限られますが、記します。

〔その1〕 私が住むのはJR常磐線沿線。わが町のふたつお隣の取手駅は、通称“青電”(上野—取手間を走る常磐線快速)の始発・終着駅で、私鉄常総線の始発・終着駅でもあり、いわゆるターミナル駅です。国鉄時代から創設100年以上の歴史をもつ取手駅。改札は東・西とふたつあります。2017年2月末で、東口の改札が駅員なしの無人となりました(近くの議員さん達による無人化反対の抗議行動などもありましたが)。東口で駅員に用のある人は、遠隔操作で西口駅員とやりとりすることになりました。顔を見ない対応はなにかと不便。寂しいです。

〔その2〕 夏の海を見に、2016年8月末、夫と茨城の海へ行きました。JR常磐線勝田駅から、私鉄ひたちなか海浜鉄道に乗車。平磯駅下車。目の前には広大な平磯海水浴場が。盛夏には大勢の人々にでぎわうはずなのに、無人駅。みなさん、ビーチパラソルや浮袋を積んでクルマで来る? 大勢の移動だとクルマ利用の方が安くつく? 公共交通利用を叫びたいのですが、電車賃は高すぎる欠点はあるといえます。でも、大海水浴場の最寄り駅が無人駅とは寂しく悲しい。帰りは殿山駅まで歩きました。この駅も無人。かつては駅員がいたらしい駅舎が板で閉ざされています。だれもいない駅のベンチに夫と座り、郷愁感。公共交通応援者にとっては寂しい。

〔その3〕 2016年9月、親戚で集まり、山形の赤倉温泉へ。山形新幹線と陸羽東線利用で赤倉

駅下車。「この春で無人化となりました。よろしく。」の看板が立っていました。千年の昔から旅人にも愛されたという秘湯、赤倉温泉。駅の無人化。クルマでの移動の方が便利で安い? でもこれ以上クルマ社会を大きくさせたくない、公共交通応援の思いで書きました。

\* \* \*

総会、4月15日(土)、ありがとうございました。年一回会員の方々とお会いできるのは、毎春の私の楽しみのひとつです。総会後の講演会では、千葉商科大学の小栗幸夫先生の「脱スピードのソフトモビリティ社会を」のお話を聞きました。ソフトな語りでソフトモビリティについて笑顔を絶やさずに語られました。交通事故死者をなくすための道路の種類(通学路、買い物道路、ややスピードを出してもいい道路など)により、スピードの調整のきくソフトなクルマの開発についての話でした。アクセルとブレーキの踏み間違え事故を防ぐクルマの開発については、会報87号で紹介されていました。クルマに頼らざるを得なくなってしまっている今の社会の中で、交通事故を減らすため、クルマのさまざまな性能の開発を否定はしません。でも、です。開発は進もうとも、歩行者にとっては危険で息苦しいクルマ社会。クルマの入り込めない道路の実現——私はこんな夢のような社会を夢見ます。

講演後、6時半から8時半まで夕食を共にしながら(同じ会場で)、懇親会がありました。18人参加。一人ひとりのスピーチで、クルマ社会への思い、また、自分の趣味なども披露されました。懇親会の中でもみなクルマ社会を問い、環境問題を考え、社会のありようを考え直そうとする思いにあふれ、感動です。

今年も世話人をお引き受けになった方々、ごくろうさまです。ありがとうございます。みんなで会を盛り上げていきましょう。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

東京は豊島区駒込の、本郷通りという大きな道路の脇に、駒込妙義坂子育地蔵尊が祀られている。この地蔵堂の中に、高さ50～60cmの童女像が2体並んでおり、案内版に次のように記されている。

『地蔵堂内に、おかつぱ頭の童女が片手に宝珠を持ち、もう一人は錫杖を持って手をつないでいる供養碑があります。これは昭和八年にこの近くで交通事故にあって亡くなった十一歳の仲良しの少女を供養するために建てられたもので、以降子育て地蔵とともに地域の安全を見守り続けています。』

昭和8(1933)年といえば今から84年ほど前、自動車の走行量は今ほど多くはなかったと思うが、どんな道路状況で事故に遭ったのだろうか。

日本に初めて自動車海外から持ち込まれたのは明治31(1898)年で、自動車による初の死亡事故はその7年後におきている。大阪府堺市で幼女が自宅前の街路で自動車に轢かれて亡くなったという\*1。そのころは、道を走る“車”は荷車、荷牛馬車、人力車などが主で、自動車はまだ少なかった。しかし、大正時代以降、自動車は急激に増えていく。全国の自動車保有台数(自動二輪を含む)は、大正元(1912)年には500台ほどだったのが、大正10(1921)年には約1万3000台、昭和5(1930)年には約11万2000台\*2と、驚異的な勢いで増えている。

それに伴って事故も急増している。昭和元(1926)年の自動車事故件数は約1万5000件、死者数は約400人、駒込の童女たちが輪禍に遭った昭和8年の自動車事故件数は約4万5000件、死者数は1310人と、たった8年の間に事故件数・死者数とも3倍に増えている。昭和8年の自動車保有台数に対する死者数の割合は、現代のそれに比べると200倍近い。

当時の自動車事故の半数は東京で起きている。大正14年の東京の道路交通状況について、『道路』という雑誌に次のように記されているという(一部を抜粋して記載)。

「何人も……都心地帯では恐怖の念に脅かされるのは事実だろう。……最大の原因は文明の利器と誇り気に、しかも制限以上のスピードを出して飛び回る自動車類の激増したにも拘わらず一般交通道德が普及せざると、交通整理上十分な施設の無いということが原因の大なるものではないだろうか」\*2。

この文からは、自動車の危険性を社会全体がまだよく認識すらできず、国や自治体がかかるべき安全対策も規制対策も進まないうちに、自動車が津波のごとく道にあふれ、これ見よがしにスピードを出していた様子が見えてくる。自動車取締令は大正8年に公布されたが、交通安全対策は欧米に比べてかなり遅れていたようだ。信号は昭和5年ようやく手信号の統一と自動式交通信号機の創設がなされ、横断歩道が東京で初めてできたのは大正9年だという。道路標識は昭和13年時点で全国統一もなされていない\*2。

そもそも、当時の道の大半は人や荷車、荷牛馬車などの通行しか想定していないため幅員は狭く、歩道と車道の区別もなかった。そこに重い鋼鉄の物体が急に割り込んで疾走すれば、事故が増えるのは当然だ。駒込の童女たちも、通り慣れたいつもの道を仲良く並んで歩いていて、猛スピードで侵入してきた自動車に跳ね飛ばされたのではないだろうか。避ける術も知らずに命を奪われた童女たちの無念、家族の悲しみと憤りはどれほどだったか。その非道な現実を見て、地域の人々も二度とこのような地獄は繰り返されてはならないと願い、石像を建てたに違いない。



しかし、その願いもむなしく自動車はなんら規制されることもなく、道路整備などの安全対策も進まぬままに保有・走行が許されて増え続け、事故犠牲者を増やしていく。童女たちの無念の死から20余年後には、年間1～2万人の死者を生み出す「交通戦争」時代（第一次交通戦争・昭和30～40年代）へと突入し、子どもたちの多くが犠牲となった。

こうして日本における自動車黎明期からの交通状況を見ると、昭和30～40年代の交通戦争時代以前に、「戦争」は始まっていたことがわかる。昭和の初めに自動車事故による死者はすでに3桁から4桁へと激増しているのだ。その時点で国が自動車の危険性を正しくとらえ、歩行者の、また人々の生活環境の安全確保を第一として自動車の保有・走行に規制をかけ、その上で道路整備や信号設置などの安全対策を周到に講じていけば、昭和30～40年代のような夥しい犠牲者は生み出さずにすんだはずだ。

しかし、その後もどれだけの犠牲者が出ようとも、自動車の保有・走行に規制がかけられたことはなく、逆に国は保有・走行をあおってきた。車体の安全装置対策、走行速度抑制、免許基準強化など、クルマ社会の利便性の妨げとなるような事故防止策は無視されてきた。その結

果、現代の自動車保有台数は昭和8年ごろに比べて600倍に膨れ上がり、道路整備などの安全対策は進んだとはいえ、年間の交通事故死者数は約5000人（厚生統計による事故後1年以内死者数）にのぼり、うち歩行者と自転車の割合は約半数と依然として多い。負傷者は70万人を超えている。ところが、今多くの人々はその現状に鈍感になり、クルマ社会の利便のために膨大な犠牲（人柱）はやむを得ないものと思い込んでいふしもある。輪禍は二度と繰り返してはならぬと童女像を建てた昭和前期の人々の、人として当たり前の思いはどこへ置き去りにしたのだろうか。

最近、とるべき交通事故対策は尽きたという声も国の関係者の中では聞かれるようだが、犠牲者を減らす対策はまだまだある。私たち現代人も昭和前期の人々の思いに立ち返り、多少不便でも命を守ることを第一にした、子どもたちが安心して歩けるまともな交通社会を目指す方向に、意識を変えていけたらと思う。

（参考資料）

\* 1) 『交通安全ちょっと昔の物語』財団法人全日本交通安全協会

\* 2) 『道路交通政策史概観・論述編』道路交通問題研究会編  
<http://www.taikasha.com/doko/gaikancon1.htm>

（東京都三鷹市在住）



現在の本郷通りは片側2車線で、大型車の走行も多い。左手前の三角屋根が子育て地蔵尊の祠。

## おすすめ書籍の紹介

### 『観光列車が旅を変えた —地域を拓く鉄道チャレンジの軌跡—』

堀内重人著  
交通新聞社  
2016年12月刊  
新書判  
ISBN :

978-4-330-74316-5



2015年に本会の総会後の講演会でご講演いただいた運輸評論家の堀内重人さん(本会会員)が、新刊を出されました。堀内さんによる内容のご紹介です。

\* \* \*

21世紀は「観光の時代」と言われている。「観光」となれば、「交通」は切っても切り離せない存在である。20世紀は、国鉄や大手民鉄が観光地に向けた列車を運行する以外に、大手民鉄は観光地でホテル業などを営むなど、鉄道事業を中核とした観光開発なども行われた。

一方の行政は、戦後の道路事情が悪かったこともあり、道路建設を積極的に推し進めた。また昭和40年代に入るとモータリゼーションが本格化したことから、駐車場の整備を行うなど、観光バスや自家用車の利用を前提とした観光の促進を行ってきた。これにはマストツーリズムに代表されるように、大量生産・大量消費が時代背景にあり、観光バスによる団体旅行が重宝された。また名神高速道路や東名高速道路の開通など、高速道路時代の幕開けでもあり、それと並行する形で国民の自家用車保有率は上昇していた時代でもあった。著名な観光地などは交通の不便な過疎地に多くあるが、そこへのアクセス

手段である公共交通は不便であったことも挙げられる。

だが行政の「観光」に対する「交通」、とりわけ公共交通への関心は低かったと言わざるを得なかった。

ここ数年は、従来のような団体ではなく、家族などの小単位や個人で列車に乗車すること自体を目的とする観光が、注目を集めつつある。中にはSLなどのイベント列車に乗車して観光地を訪問したり、ゆっくり走る列車で渓谷美を満喫したり、新たな観光客誘致の手段として魅力ある列車を運行するなど、鉄道を利用した観光がブームになりつつある。このような列車が運行される時は、地元も地域興しの一環として、これらの盛り上げに一役買っている。

本著では、戦後の観光産業の歴史から始まり、各種観光列車の事例紹介を行い、観光列車を通じたまちづくりや社会の活性化を模索したい。

### 1. リゾート列車の歴史

- (1) 国鉄による行楽列車の復活
- (2) 東武鉄道と小田急電鉄
  - 1) 東武鉄道の日光輸送
  - 2) 小田急電鉄の箱根輸送
- (3) 近鉄の伊勢志摩への輸送
  - 1) 大阪電気軌道・参宮急行電鉄時代
  - 2) 志摩電気鉄道時代の観光開発
  - 3) 近鉄への合併後
- (4) 国鉄時代から続くジョイフルトレイン(サロンカー・お座敷列車)
  - 1) お座敷列車誕生の経緯
  - 2) 12系・14系客車の活用とピークの到来
  - 3) バブル崩壊後の衰退局面
  - 4) 客車の老朽化と電車・気動車の時代へ
- (5) シュプール号
  - 1) シュプール号の運行開始とコンセプト
  - 2) シュプール号の運行を終えた理由
  - 3) スキーバスの事故の多発とシュプール号の復活へ

## 2. SLを用いた観光列車

### (1)民鉄によるSL運行

- 1)大井川鐵道
- 2)秩父鐵道
- 3)若桜鐵道

### (2)JRによるSL運行

- 1)「SL人吉号」(JR九州)
- 2)SL「やまぐち号」(JR西日本)

## 3. 自然を活かした観光列車

### (1)トロッコ列車

- 1)嵯峨野トロッコ
- 2)土讃線秘境トロッコ

### (2)流水・湿原・山並み観察列車

- 1)くしろ湿原のろっこ
- 2)いさぶろう・しんぺい号
- 3)奥出雲おろち号

### (3)マリンビュー

- 1)みすず潮騒号
- 2)リゾート白神
- 3)瀬戸内マリンビュー

## 4. 企画型観光列車

### (1)地域一体型

- 1)A列車で行こう
- 2)海幸山幸号
- 3)特急「はやとの風」

### (2)温泉観光地へのアクセス

- 1)「ゆふいんの森Ⅰ」「ゆふいんの森Ⅱ」

- 2)「あそぼーい」

## 5. グルメ列車

### (1)肥薩おれんじ鐵道

- 1)九州新幹線開業による経営分離
- 2)グルメ列車「おれんじ食堂」の運行開始

### (2)JR四国

- 1)JR四国を取り巻く状況
- 2)「伊予灘ものがたり号」の運行を開始した背景

### (3)京都丹後鐵道

- 1)ウイラー・トレインによる運行
- 2)「くろまつ」の概要

### (4)JR七尾線「花嫁のれん」

- 1)運行を開始した背景
- 2)車内サービスの詳細

## 6. 観光列車の集大成、クルーズトレインの展望

### (1)「ななつ星in九州」の概要

- 1)導入の背景と車内サービス
- 2)「ななつ星in九州」の展望

### (2)クルーズトレインの展望

- 1)これからデビューするクルーズトレイン
- 2)筆者が考えるクルーズトレインの位置付け
- 3)クルーズトレインのノウハウを寝台夜行列車へフィードバック

(堀内重人 滋賀県大津市在住)

## 2017年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

◎せわ人さま みなさま ごくろうさまです。今年もがんばりましょう。よろしく。

◎アベノミクス・成長戦略は、クルマ社会を問い直す会がめざすものとは正反対のクルマ優先主義であるということをしっかり認識すべきであると思います。

◎会の運営ご苦労様です。地方で車を使っている者ですが、貴誌を読み、心して運転する様になっています。今年も宜しくお願い致します。

◎今年も学校行事と重なってしまい、出席することができません。微力ではありますが、今年もよろしくお祈りします。

◎当会のめざすもの…6項目の完遂を期待してぜひ頑張りませう。総会の成功を祈念致します。

◎「JR北海道の路線の見直しについて」じっくり読ませていただきます。ありがとうございます。

◎いつも御活躍 御苦労さまです。高齢になり何にも出来ませんが、今後共よろしくお祈りします。

◎いつも会務ありがとうございます。本会の息の長い活動が、いずれこの世の中を変える力になると思っております。

◎総会に出席できず、皆様にお目にかかれず、とても残念です。

◎鉄道やバス会社を仲間に、あるいは応援してもらおうというのはどうでしょう？

◎ほとんど何もできていませんが…会に所属していることで、クルマ優先社会に問題意識を持ちつづけることができています。

◎いつも欠席続きで申し訳ありません。初期のころ世話人をしておりました。もう87号にまで会報が続いていることに、深い感銘をおぼえました。ますますのご発展を祈念いたします。

◎会員継続を致しませんので、よろしくお祈りいたします。いろいろと参考になりました。ありがとうございます。

◎活動の発展をねがっています。

◎会報が充実しており、感服しております。受動的な状態でしか参加できていませんが、会の

発展を祈念しております。

◎会報で紹介された『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか』を今日入手し、読みはじめたところです。車メーカーとゼネコンに支配された日本をどう建て直すのか、ライフワークの一助を担いたいものです。

◎東京へ行けないため総会に向けて意見をお送り致します。会のホームページが二つのURLに分散していて、会に興味を持った人が混乱していると思います。「入会ご案内」のページ・入会申し込みフォームなども異なる二種類が存在しています。ブログの方が管理しやすく手間が省けて、SEO的にも効果があるので、ブログ中心にしたのは良いことだと思います。WordPressでブログを作って改造して通常のホームページとブログが合体したような作りのウェブサイトにするケースが最近多く、そういうスタイルが一番良いと思います。ただ、そういう方法を使うには人手が足りないとすれば、URLは現在のように二種類存在しても良いので、せっかく長年使っていて検索結果でも上位に上がってくる「www.toinaosu.org」は大事にしてウェブサイトの本体と位置付けて、「入会ご案内」や「会則」などめったに更新する必要のない基本的なページは「www.toinaosu.org」に置いて、それ以外のお知らせ記事や会報PDF、資料など頻繁に更新する大部分のページは管理しやすいブログの方に置いて、あくまでブログ「http://krm-tns.seesaa.net」は「www.toinaosu.org」の下に存在しているブログという位置付けで運営するのが良いのではないのでしょうか。そうするとトップページは「www.toinaosu.org」のトップページだけになり正常な状態になると思います。

◎今年は重用な所用と重なりどうしても出席することができません。どうぞよろしくお祈り致します。今年も総会が盛会となる事を祈念致します。

◎今年も地元での行事があり、欠席致します。

◎クルマによる殺りく社会を終わらせる根本的な策を、会として提示していく必要があるのでは

はないでしょうか。

◎誕生日がくると73才になります。高齢者講習がゆううつです。この際免許証を返上しようかと思っています。車は一家に一台でいいと考え、私の車はなくなりました。コミュニティバスを安い料金で便利にするために取りくみます。

◎15日の総会は欠席します。自分で活動をしないうも気が引けますが、最近、会の活動に興味・魅力を無くしかけております。話題が、大切なことであることは理解していますが、交通信号やら自動運転やら、高齢者の運転ミス防止などに比重が移っているようで、自動車会社や警察・交通安全協会の勉強会にいる錯覚を覚えてしまいます。もう一度、宇沢弘文(経済学)や西村肇(理工学)の視点に立った、あるべき「クルマ社会」をの在り方を追求できないものかと考えております。

◎第87号会報に紹介されていた論文「JR北海道の路線の見直しについて」に興味深く拝読しました。私も筆者とほぼ同様の見解をもっており、もう少し強く主張するなら、国が面倒をみるべきであると思います。

◎今の総会是一人の講演者の個人的見解を延々2時間聞かされる拝聴会になっている。年1回の機会だからテーマを一つに絞って会員同志の

ディスカッションを通して、みな様の生のご意見ご見識を伺える魅力のある総会に変えて頂きたい。妻の両親の介護に追われ、無理をしなければ出席出来ないのですから。集中と選択。

◎毎号、具体的な調査やデータにもとづく原稿満載の会報、とてもありがたいです。執筆者、編集者に感謝！

◎当日は都合が悪く、出席できませんことをおわび申し上げます。総会の成功を祈念しております。

◎車は好きなので所有していますが、使用するのは必要最小限にとどめています。買い物などで荷物が多い時は、すごく重宝しています。排気音がうるさく、臭い排気ガスを出している車を時々見かけますが、そういう車は迷惑なので、規制してもらえないんでしょうかね。

◎たくさんのご意見、たのしみにしています。

◎障害をもつ人の送迎で車を運転していますが、どんなに注意していても事故をおこしてしまいそうなミスがあります。人間に「絶対」ということはないとしたら、より運転をする人の資質・技能のハードルを上げて、航空機なみにするしかないのかもしれないかもしれません。車なしでは成り立たない社会の中で、どう生きていくか、ひとりひとりが考えなくてはいけないですね。

## 世話人からのメッセージ

### 榊原茂典(代表・再任)

メッセージは27ページ(代表より)  
(東京都杉並区在住)

### 富田悦哉(事務局・再任)

メッセージは27ページ(事務局より)  
(東京都世田谷区在住)

### 青木 勝(会計件名簿管理・再任)

関西でお会いしましょう。今年度もよろしく  
お願いします。  
(大阪府大阪市在住)

### 佐藤清志(渉外・再任)

本年度も引き続き世話人を務めさせていただきます。

私は交通遺族の立場でこの会に関わらせていただいておりますが、どうしても遺族の立場からの想いが一般の方との見解の違いを生み出してしまふことがあります。しかし、この見解の違いを知る事こそが、全国組織でもある当会の強みではないかと思えます。

自身の考えと違う意見を知る事・他地域などでの知らなかった部分を知る事こそが、クルマ問題を社会全体の問題としてよい方向に導くための第一歩だと信じています。特に、運転の自

動化が叫ばれている現在のグローバルな社会状況においては、当会の主張すべき立ち位置は大変重要です。

私も遺族となって初めて気づいたことがたくさんあります。この気づきを当会を通して、会員はもとより多くの方に発信できればと思っています。どうぞよろしく願いいたします。

(東京都品川区在住)

### 杉田正明(メーリングリスト管理・再任)

我が会は1995年に発足以来22年目を迎えますが、このところ会員数が漸減しています。新たな活動を展開することができずマンネリ化している、特に社会・行政へのアピールが足りないことが漸減の要因ではないかと思われま。世話人のリクルートも順調とは言えません。“活きの良い”世話人の参加を強く期待します。

クルマ社会を問直す作業は多面的かつ総合的なものです。現在、メーリングリスト上での発言は交通事故防止に関わるものが多いですが、それに加えて、大気汚染、地球温暖化、公共交通、街作り、社会的費用、その他多様な側面からの発言も大いに期待します。

(千葉県松戸市在住)

### 杉田久美子(会報発送・再任)

今年度も会報発送担当として、世話人を続けます。

総会後の小栗幸夫氏の講演を聞きました。ソフトカーとは「道路にふさわしい最高速度を設定し、それを外部に表示するクルマ」という事ですが、この重要なコンセプトである速度制限の実感や概念を宣伝するのにソフトカーはともよいと思いました。

クルマに乗らない私は時速30km、20km、はたまた時速10kmや、小栗氏が実験で走らせるソフトカーの時速6kmを実際に体験する機会がないので、ソフトカーに乗って実感してみたいと思いました。

日本でも少しずつですが、「ゾーン30」の道路が増えています。でも私達会員は時速30kmでは不適切な道路が多いと思っています。歩道がない道路ですぐ脇を時速30kmのクルマが走ると、

子どもでなくとも大人も怖いと感じます。その速度でぶつかってきたらと思うと、ぞっとします。道路や地区によっては「ゾーン20」、「ゾーン10」にしてほしいと思います。

日本の道路構造は1919年に初めて決められたそうです。その時代の自動車保有台数から較べると、その数は今や1600倍にもなっています。それなのに、その道路に見合った速度制限が見直されることもなく、例えば、幅員4mの生活道路も速度制限がなく、何と時速60kmのまま放置されている道路も多いのが現状です。

だから、道路幅や場所や時間帯に鑑みて、その道路にふさわしい速度制限を丁寧に見直してほしいと思います。これこそが交通事故を減らす最大の予防的政策だと思います。

これは警察の仕事らしいのですが、町の安全を保障する政策として、県や市町村が警察に働きかける事はできるのではないかと思います。それを後押しするのは市民ですから、私たちが動いて、余りにも理不尽な危険を感じている道路が身近にあれば、市に速度制限を訴える事は有効だと思います。

さらに、県や市の中心となる駅前地区や横丁道路を思い切って「ゾーン20」へ、さらに「ゾーン10」へと変えていくことができたらどんなに町の「沈静化」と快適性に貢献する事でしょう。

この「沈静化」という言葉は、会員である今井博之氏が執筆した冊子「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」(2004年10月発行)と「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」(2010年3月発行)\*で提言されています。

私は小栗氏が提唱されている「ソフトカー・プロジェクトからソフト・モビリティ・プロジェクトへ」とはこういうことが含まれるのではないかと捉えさせて頂きました。

以前行ったドイツの保養地であるバーデンバーデンのボンネルフを思い出します。歩行者、自転車、自動車が同等です。前に歩行者が歩いていたら、自動車はその後ろをのろのろと追従していました。通りは安心安全で、町全体が穏やかで落ち着いた空気に包まれていました。それ

が町の価値になると思うのですが、そういう選択をする市町村は、日本にはないのでしょうか？

ということなど考えながら、問い直す会の活動に参加したいと思います。宜しくお願いします。

\*今井博之氏執筆冊子「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」「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」をご希望の方は杉田(本会報に同封の名簿参照)までご連絡下さい。前者は在庫が残り少なめです。

(千葉県松戸市在住)

### 林 裕之(会報編集・再任)

1972年の経済協力開発機構(OECD)環境委員会で、汚染者負担の原則(PPP)が国際ルールとして定められました。これは汚染を発生させた企業が公害防止費用を負担しなければならないという原則です。日本ではすでに1970年に、この原則を取り入れた「公害防止事業者負担法」を制定しています。確かにこのような原則や法律は公害を減少させることに役に立ちました。しかしこれには不備があると思います。それは、個人が発生させる汚染をその発生者に負担させるという条項が入っていないということです。個人が発生させる汚染として特に深刻であると言えるものはクルマが出す汚染です。クルマは、事故の危険性が特に高い交通機関であるだけでなく、二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質などの有害物質を大量に排出します。乗用車の場合、1km当たり約30円の外部費用を発生させているとも言われています。しかしクルマに

乗る人はそれをほとんど負担していません。本会の総会でも言及がありましたが、クルマが発生させる外部費用をそれに乗る人が税金などの形で負担し、そのお金で、より社会面や環境面での負荷の少ない公共交通機関の整備や環境保全への取り組みなどを進めるべきであると私は考えます。非力ですが、今年も世話人をさせていただきます。よろしく申し上げます。

(山口県下関市在住)

### 足立礼子(会報編集・再任)

日本に自動車が増え始めてから100年ほど、そのわずかな間にクルマの増加と道路の増加により、人々の移動手段も生活環境も地域社会の姿も激変しました。何より変わったのは人々の意識かもしれません。日々自動車事故で失われる命や人体損傷については異様なほど無頓着、寛容になりました。環境悪化、鉄道やバスの衰退と交通弱者の移動の不便、地域商店の崩壊等々にも無関心、今もなお道路建設に税金が注ぎ込まれることにも極めて寛大です。マスコミも学識者も「物言わぬ(言えぬ)が御身のため」です。そんな現状であればこそ、弱小でも当会は貴重な存在であると思います。

会員の高齢化が総会でも話題になりましたが、齢を重ねてこそ見えること、言えることもあります。めげることなく、それぞれの立場で声を上げていくことが大事、と思います。今年度もよろしく願いいたします。

(東京都三鷹市在住)

## 地域活動連絡係からのメッセージ

地域活動連絡係は、今年度新たに加わってくださった2名を含め、全員で22名です。以下、お名前と居住地です。新規の方のみ〈新〉と記入しています。

(地域活動連絡係の連絡先は本会報に同封の名簿をご覧ください。)

### 〈2017年度地域活動連絡係〉

中村欣嗣さん(北海道岩見沢市)  
前田敏章さん(北海道札幌市)  
後藤 昇さん(宮城県栗原市)  
小林和彦さん(山形県山形市)  
木村孝子さん(茨城県竜ヶ崎市)  
梅沢 博さん(茨城県つくばみらい市)

清水真哉さん(東京都江東区)  
稲見正博さん(東京都三鷹市)  
〈新〉安彦守人さん(東京都八王子市)  
井坂洋士さん(神奈川県川崎市)  
田中 牧さん(神奈川県横浜市)  
木村利雄さん(愛知県安城市)  
青山泰人さん(愛知県名古屋市)  
〈新〉上田晋一さん(愛知県名古屋市)  
安達 博さん(岐阜県岐阜市)  
楠神久人さん(滋賀県愛知郡)  
神田 厚さん(三重県津市)  
奥田純夫さん(京都府京都市)  
奥山裕一さん(兵庫県明石市)  
三宅浩太さん(兵庫県神戸市)  
山田寛人さん(広島県広島市)  
三田直水さん(鳥取県鳥取市)

上記22人のうち6人の方からいただいたメッセージを紹介します。

#### 前田敏章(継続)

私の所属する北海道交通事故被害者の会が、2009年より札幌で「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム」の開催を続けていることもあり、問い直す会の活動の一助になればと考えて、係を引き受けております。フォーラムの内容は毎年会報で報告させてもらっていますが、全国的な市民団体からご理解とご支援をいただけることの重要性をいつも感じています。

また、北海道では多数人が被害にあう飲酒・ひき逃げ事件が連続しましたが、危険運転への訴因変更を求め、問い直す会の皆様からも支援を受けた小樽事件(2014年7月13日、3人死亡1人重傷)の最高裁決定が4月18日付で出され、被告の上告は棄却され、危険運転致死傷罪(ひき逃げとの併合罪)で懲役22年の刑が確定しました。極めて当然の事とは言え、ほっとしました。交通犯罪が命の尊厳と社会正義の観点から公正に裁かれるための一歩となることを願い、この場をお借りしまして報告させていただきます。

(北海道札幌市在住)

#### 小林和彦

先日の総会に出席できず失礼いたしました。四月は山形での諸活動やら町内会総会や役員としての仕事为重なり、なかなか参加できないでおります。

でも、Facebookではつながっている会員も幾人かは居りますので、皆さんにもお勧めです。まずは入会手続きのうへ「友達申請」をやっていたら、検索欄で「Kazuhiko Kobayashi」を打ち込み、サムネイル写真(なんと〇十年昔の高校時代 青い枠)をクリックすればつながります。

現在、昔の写真館(洋風)と米沢郊外の旧武家屋敷だった古民家の維持管理をやっていることもあり、なかなか県外にでかける余裕はありませんが、これも地方社会でこそ著しいモチベーションの中で姿を消しつつある歴史的建造物を守ることとクルマ社会への批判は相通じるものがあると思っており、Facebookでの投稿もそれに関したのことが多いので、「友達」申請によりご覧いただければ、山形の内外の美しい風景などとともにご堪能いただければ幸いです。

(山形県山形市在住)

#### 清水真哉

世話人を辞めてから一年経ちました。大してお役に立てませんが、今年度も地域活動連絡係を務めさせていただきます。よろしく申し上げます。

(東京都江東区在住)

#### 安彦守人(新)

東京の八王子市の安彦守人(あびこ もりと)です。総会参加も初めてになります。家庭の事情でこれまでと異なり、土日に動けるようになりました。

私は志して鉄道の仕事をしてまいりました。JR系のコンサルタント会社で実験のための工事を担当しています。自動車免許は持たずにできるところまで貫き、もう数年で定年になる還暦です。

仕事では駅間の現場なので業務用自動車は欠かせません。同僚の中では実質セミプロ的に運転する担当は限られている状況です。運転できないから半人前とかそういう空気は幸いありま

せんでした。

夜間作業がある場合、眠い早朝の運転での事故の危険があります。鉄道工事業界でも夜勤明けの交通死亡事故は年に数件あります。運転者の負担を軽減する体制を構築して事故を未然に防ぐ必要があります。

国鉄時代の職員の場合は、夜間作業の自動車運転手はそれ専任で、現場で力仕事もしませんでした。これこそ今も見習う究極の安全につながるのですが、安全のための良い意味のゆとりの部分まで合理化の対象となることを止められなかったのは残念です。

定年後は鉄道の事故防止に関わることも、もしくは、自動車の事故を未然に防ぐことを生業にできるか、模索中です。機械工学専攻で学生時代は自動車事故の再現模型実験の第一人者、故・江守一郎先生に教わりました。先生の一番弟子は拠点が米国ですので、国内で直接志を継いでいる方がいないのは残念です。

同期生数人はホンダにいまして、何かあれば接点を持つこともできるでしょう。いや、使わなかったら申し訳ないと言うべきかと思えます。

自動車業界という巨大な壁に挑むことは、団体でも個人でもまるでドンキホーテかなと感じることもあります。でも、何もしなくては無辜の人々が殺され続けることを傍観することになります。たとえば都道府県の首長で、歩車分離信号を豪腕で実施する人が出てくれば、スタンスの左右を超越して盛り立てることもひとつでしょう。

1月31日に鳥根県益田市で、33年前にお嬢さんを交通事故で亡くされたことを契機に児童の交通安全のために交差点に立ち続け、ご自身も輪禍に遭って殉じられた三原董充(みはらただみつ)さん、享年73歳のことを語り継いで決して人々が忘れることのないようにする活動も、当会がすべきことかと思えます。映画化、銅像建立、名前の付いた基金の創設が考えられます。私もやっているツイッターでは、こういう人に国民栄誉賞をとの書き込みがあったことを付け加えさせていただきます。

(東京都八王子市在住)

## 三宅浩太(継続)

### 「神戸市にて自家用車の考察」

私は、地域活動連絡係の責務を全く果たせない間に90歳となり、医学的に諸々の病を抱えることになりました者です。

さて、当会は1995年5月27日、東京都品川区立中小企業センターで創立総会を開催し、以来22年になります。当時私は熊本市に住んでおり、就職先の上司が年末の夕刻、前方無視のクルマの為に即死しました交通事故を機会にクルマに反感を持っており、当会の設立を大変喜んでおりましたものです。

以来、その時も含め日本国家は激変し、就中、国家の基盤である国家財政は先進国で抜きんできた借金大国となりました。加えて、現在もその解決策は絶望的に存在しません。あの太平洋戦争の敗戦終結(1945年8月)後の超インフレ、預金の凍結や切り捨て、新円切り替え、極度の物資不足、食糧不足等の恐怖の再来を心配予想せざるを得ない状況にあります。

一方では、人類史上最低最悪の移動手段である「乗用車」は2015年で約6000万台(国土交通省発表)までに増えました。これも国家政権が交通事故をものともせず、ひたすらクルマ優先の道路を作り続けたからです。東京都では巨大な環状地下自動車道を作って交通渋滞を解消すると主張していますが、これもその一つの政策です。必ず巨大な災害を起こします。

顧みて、私が現在居住しています神戸市垂水区(人口約23万人)清水が丘(団地等の住宅地域)の場合、垂水区の中心的な場所のJRおよび私鉄の垂水駅へのバスの便は1日113便(約3kmくらいの距離)にもあり、多くの人が利用しています。他地域の団地間の連絡や団地から垂水駅までのバス便も多くあります。わざわざ運用費用の高い自家用車を使う必要性は低く、目的地での駐車場も少なく、従って団地やマンションの駐車場に多くの自家用車が駐車しております。稼働率が約4%とは、これらの自家用車を表現したことです。

また、垂水区内でも良いことを発見することもあります。それは、歩車分離信号の交差点を2か所見つけたことです。介護保険のデイサー

ピスの利用で送迎車に乗ると、その交差点を通ります。分離信号を確認する都度、ホッと喜んでいきます。ヨーロッパでは当然のことだと会報に記載されておりました。

また、私達高齢者夫婦は、通院先が6～7か所あり、バスを利用する機会が多くなっています。クルマとは関係が深いと思います。

日本のクルマ社会には多くの問題点がありますが、私の居住地に限った場合、早晚実施してほしいことは

①市街地は時速30km以内にする。

②歩車分離信号の交差点の拡大。

と考えます。これらの実現には気の長い作業と市民運動が必要になりますが、期待し続けていくつもりです。

(兵庫県神戸市在住)

### 山田寛人(継続)

今年、息子が学校を卒業して就職をした。就職活動をしている時から、自動車免許を取るべきかどうか迷っていたようだ。彼は、車の運転のような難しいことは自分にはできそうもないし、危ないからということで学生時代は免許を取らずに過ごしてきた。

しかし、今、働いている会社から内定が出た時に、就職の条件として自動車免許の取得を要求され、私に相談してきた。私は免許の取得を勧めた。自動車免許の取得が条件であっても、実際の業務で運転することを条件としているわけではないので、免許取得後に運転せずに済む可能性もあったからだ。

自動車学校に通うようになった息子は、練習

中に何度か危ない経験をしたらしく、自分で思っていた通り、自分には運転の適性はないとの思いを強めていった。内定式の後、もらった書類の中に、業務で車を運転する場合の説明書があった。それを読むと、その会社では、運転免許のほかに、社内業務で運転するための資格取得が義務付けられていることが分かった。つまり、その資格を取得しなければ、仕事で運転させられることはないということだ。その書類には、運転の社内資格取得を希望しないという選択項目もあり、それにチェックを入れて彼は書類を提出した。

その意思表示が、今後の彼の会社での処遇に何らかの影響を及ぼす可能性はあるだろうが、マイナスの処遇がなされたとしても運転はしたくないという。そういう気持ちがしっかりしていれば何とかなるだろうと、父親である私も考えている。息子が意に反して殺人者になる可能性が小さくなったことを、とてもうれしく思う。

私自身は運転自体が仕事なのでどうにもならないが、そのトラック配送の仕事の繁忙期にアルバイト助手として学生時代の5年間手伝ってくれていた息子が運転をしたくならなかったのは不思議でもある。大きなトラックを運転する父親を見て、それにあこがれるということはなかったのである。それでも荷物の積み方やしぼり方などはしっかり覚えて、優秀なアルバイト助手として私を支えてくれた。私がトラックの運転を仕事としながらもクルマ社会の問題点を常に伝え続けてきた成果だったのだろうか。そうだとすれば本当にうれしい。

(広島県広島市在住)

一年に一度の総会が無事に終わった。落ち着いたところで、出席の皆さんから頂戴した貴重なご意見や、小栗幸夫先生の示唆に富んだ講演を思い出しながら、もう一度クルマ社会の最も大きな課題とは何かを考え直してみた。クルマ社会の課題は多岐にわたるので、課題を一つに絞ることは極めて困難であるが、交通システムという観点で考えてみて、極めて面白い事実が気がついた。

新幹線は1964年の開業以来営業運転で事故が無いということを誇っている。それは何故であろうか。いろいろ理由はあると思うが、乏しい知識で考えてみても、先ず関係者以外が線路内に入らないよう敷地内への人の立ち入りを法律で規制したこと。次に徹底的な道路交通との立体交差化を図ったこと。つまり踏切という他の交通と交錯する最も危険な箇所を根絶したこと。そして列車通過時の利用者保護のために今では常識となったホームドアの全面設置を行ったことなどを簡単に思いつく。さらに完全な複線運転による正面衝突防止。高度な信号システムの構築による列車のスピード制御と追突防止の技術も良く知られているところであろう。このように考えていくと、新幹線はシステムとして安全確保を十分に考え抜いて建設されたことが見えてくる。新幹線車両も新幹線システムとして考えて初めてその最大性能が決まってくるわけである。分かりやすい例としては、曲線の通過速度、ブレーキ性能などが、その高速化の制約になるであろう。だから、子供達に人気のある新幹線の車両も、新幹線というシステムの一員としてシステムの制約条件を厳格に守ることで開発され存在しているのである。

翻って道路交通を考えてみよう。悲しいこと

に道路交通には端からシステムという考えがなかった。元々道路は人が踏み固めて出来た単なる細く長くつながっている敷地であり、往来の多さで自然発生的にその幅が広がったものである。人が歩いているだけなら何の問題もなかった。そこへ荷車、騎馬、馬車など、人が楽に移動できる、楽に運べるための道具が考案され勝手に道路に割り込んできた。安全は全て人の注意力に頼っていても当時は速度が遅くあまり問題にはならなかった。時代が進んで、自転車が発明され、内燃機関を持つ自動車が発明され道路に割り込んできた。こうなると、道路の利用者である歩行者、自転車、自動車の速度差が事故の原因になりはじめた。おまけに、道路同士が交わる交差点での利用者相互の衝突が無視できなくなるほど増えた。人類はここで安全な道路交通システムはどうあるべきかを議論し、先手を打つべきだった。残念なことに歴史はそうならなかったことを証明している。

人類は道路の安全を全てその利用者個人の注意力だけに依存したまま、自動車などの機械的な性能だけが勝手に向上する事を許してしまったのである。だから、クルマに安全な速度を守らせる仕組みもなく、まして、クルマを交差点の赤信号で確実に止める仕組みも考えられてこなかった。これらは人類にとって極めて不幸な歴史と言わねばならないであろう。時代は進み、今はAI(人工知能)の時代である。技術は格段に進歩した。出来ないものはない。ここらでもう一度新幹線を見習って道路交通システムというものを考え直してみるべきではないであろうか。

本年度も、相変わらぬご支援とご鞭撻をお願いいたします。

## 事務局より

富田悦哉

今年度も事務局を担当いたします。よろしく  
お願いいたします。

## 2017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「2016年度会費払込済」「2017年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2016年度、2017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。

2017年4月1日から2017年4月26日までの会費・寄付払込者は60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、2017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(本会報に同封の名簿参照)までご連絡ください。

### クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1) 全国の自動車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努める。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

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

### 公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。

## 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。2017年5月29日現在で参加者は91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。

## 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(ziteco@e00.itscom.net)にお問い合わせください。

## 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~ 《8/26(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

## ■「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9月下旬
- 原稿締切り：2017年7月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：足立礼子(本会報に同封の名簿参照)
- 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。専門的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くことがありますのでご承知おきください。
- ・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