

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
共同代表：青木 勝 足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16(青木)
Tel 090-8650-7263
編集：林 裕之、足立礼子
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

102

2020年12月31日発行
(年4回発行)
会創立1995年



乗客と一緒に荷物を運ぶ「貨客混載バス」
客席の一部(5席)を宅急便専用の荷台スペースに改造した、関越交通の路線バス。群馬県では2018年10月より、沼田市と片品村をつなぐ路線バスで荷物も運ぶ貨客混載を実施している。これにより片道21km、毎日往復約1時間のトラック走行が削減された。今年はコロナ禍で乗客が減った新幹線で生鮮品などを運ぶ実験がされているが、毎日定刻で走り続けている路線バスや鉄道が、ますます活用されるよう期待したい。(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

■ 公共交通考察ノート	コロナ禍と公共交通(井坂洋士) ……………	2
■ 投稿	信号のない横断歩道で止まらないクルマの問題を考える(富田悦哉) ……………	7
	新たな広がりに向けて(神田 厚) ……………	9
	看板によるスピード制限の試み(三田直水) ……………	11
	我が子を交通事故リスクのない社会で育てたい。いち母親としての決意表明(岡田百合香) ……	12
	「100号記念号」ありがとうございました(木村孝子) ……………	14
	提案 国が公共交通整備の費用を道路整備並みに負担する制度を作ろう(杉田正明) ……………	15
	廃線跡が自転車道にー旧山形交通高畠線(後藤 昇) ……………	16
■ 交通事故のない世界を目指してー愛する家族を亡くされた方の思いー	稲城市在住 Nさん(70代)にお聞きました(菊池和美) ……………	18
	■ 新入会員からのメッセージ ……………	19
■ 出版情報	『新型コロナ禍の交通』(上岡直見著)、『ストリートファイト 人間の街路を取り戻した ニューヨーク市交通局長の闘い』(ジャネット・サディク=カーン、セス・ソロモノウ著) ……	20
	■ 案内板 東京ミーティングのご案内 ……………	24
■ メッセージほか	共同代表より ……21/事務局より、キーホルダーのご案内ほか ……22/会計よりほか ……23/ 原稿募集案内 ……24	

コロナ禍と公共交通

井坂洋士

いつの間にか「コロナ禍^か」という言葉が定着し、文字通りの新型コロナウイルス感染症による災禍が、とりわけ鉄軌道や路線バスなどの公共交通機関に深刻な影響を及ぼしている。

国内では政府が3月2日より全国の小中高校等に休校要請（法的根拠無し）を出し、4月7日には緊急事態宣言を発令した（5月25日に全国で解除）。これを受けて3月から通学利用が減少、4月には企業でテレワークに切り替える動きが広がり、通勤を含めた国内旅客の減少は4～5月がピークとなった。それから半年が経過し、鉄道への影響が少しずつ見えてきている。

乗客激減の衝撃

（一財）運輸総合研究所が10月26日に開催した『新型コロナウイルスが鉄道輸送と都市構造に及ぼす影響に関するシンポジウム』^[1]では、JR東日本、東急電鉄、東京メトロから情報提供があった。このうちJR東日本^[2]と東急電鉄^[3]はホームページでも株主向けの情報公開を行っている。これを見ると、影響の深刻さをうかがい知ることができる。

都市の人の移動の多くを担っている民間鉄道事業者は、コロナ禍で乗客が激減した中においても運行を維持し、医療などに携わるエッセンシャルワーカーの通勤を支えた。2020年4～5月の輸送実績^{*}を見ると、JR東日本は4月が前年同期比24%（76%減）、5月が同29%（71%減）。東急電鉄は4月が51.7%減、5月が51.4%減となっている。図2のように、東急電鉄では、外出自粛が呼びかけられた5月の大型連休頃には75%の大幅減となっていることが示されている。

※JR東日本は精算前の鉄道営業収入、東急電鉄は輸送人員の速報値。東急電鉄では運賃収入も開示されているが、概ね同様の水準になっている。

こうした傾向は首都圏に限ったことではなく、

関西圏でも同様のようだ＝図3。

鉄道の利用形態は、大きく分けて定期と定期外、定期は通勤と通学に分けられる。また、新幹線など都市間輸送も担うJR東日本は、在来線と新幹線を分けて情報開示している。

このうち通勤・通学需要については徐々に戻りつつあるようで、7～9月期を見ると、JR東日本の定期収入は前年同期比63.6%（36.4%減）。東急電鉄は34.7%減となっている。JR東日本では、年内に「コロナ前」の80%くらいまで戻り、来年には85%くらいまで戻ることを期待しているようだが、テレワークの定着などもあり、収束後も「コロナ前」の水準には戻らないと認識しているようだ。

実際、様々な企業で通勤手当を廃止し、出勤した日のみ実費精算する方式に切り替えられているという^[5]。通勤需要の減少は一過性ではなく、以前の水準には戻らないことを示唆している。

JR東日本では新幹線利用の減少も深刻だ。2020年4～9月期の新幹線運輸収入は前年同期比25.4%（74.6%減）となっている。9月時点の速報値でも、近距離定期外収入は対前年比66.9%（約2/3）まで戻したのに対し、新幹線などの中長距離は34.3%（約1/3）と低迷が続く。新幹線は一部に定期（通勤・通学）利用もあるものの、大半が定期外だ。出張などのビジネスと、観光や帰省などの私事、どちらも落ち込みが激しく、戻りが悪いようだ。

JR東日本では運賃収入の概ね1/3が新幹線、2/3が在来線になっている。同社では、新幹線需要は2020年12月頃まで低迷した後回復に向かい、2020年3月末時点で前年比55%、2021年5月頃までに同80%程度までの回復を見込んでいるそうだが（＝図1）、依然として厳しい経営が続くことになりそうだ。

経営努力を続ける公共交通事業者

これほど厳しい状況にもかかわらず、鉄道各社は前向きに経営努力を続けている。先述のシンポジウムでJR東日本は、車内や駅構内の消毒・清掃はもとより、テレワークの定着に対応して駅へのサテライトオフィスの設置拡大や、オフピーク通勤にポイントを付ける、混雑情報を発信する、といった対策を進めていることが紹介された。また、QRコードを使った乗車券や観光型MaaS、新幹線を使った生鮮品などの輸送実験も進められている。

東急電鉄でも、車内や駅構内の消毒・清掃や抗ウイルス加工はもとより、車内に設置した防犯カメラを使った混雑情報の発信などに取り組んでいる。

両社では「まちづくり」にも言及しており、日本一安全・安心に利用できる公共交通、高水準の利便性を継続しながら、自治体と連携して駅・まち空間の冗長化(余裕を持たせて密を避ける)、ウォークアブルな(安全で心地よく歩ける)駅前空間の整備、非接触キャッシュレスインフラの整備などに取り組むとしている。

他の鉄道各社も、厳しい状況下でも運行を継続し、抗菌・抗ウイルス対策や、密にならないための配慮をしつつ、沿線の魅力をアピールしている。例えば関東の私鉄で最長の路線網を有する東武鉄道では、尾瀬に向かう夜行列車「尾瀬夜行23:55」などで定員を半分に減らして1人に2席を割り当てたり、東武日光駅からいろは坂を越えて奥日光へ向かう東武バスでも増発便を多めにし出すなど、車内が密にならないよう配慮していた。

元々鉄道や路線バスは換気が行

鉄道運輸収入の見通し

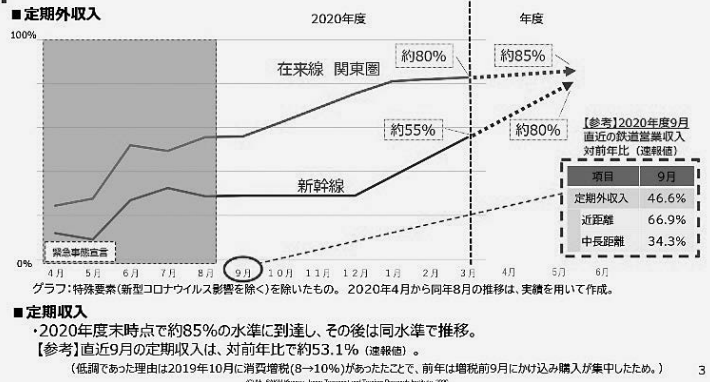


図1 JR東日本の鉄道運輸収入の見通し(2020年10月時点)

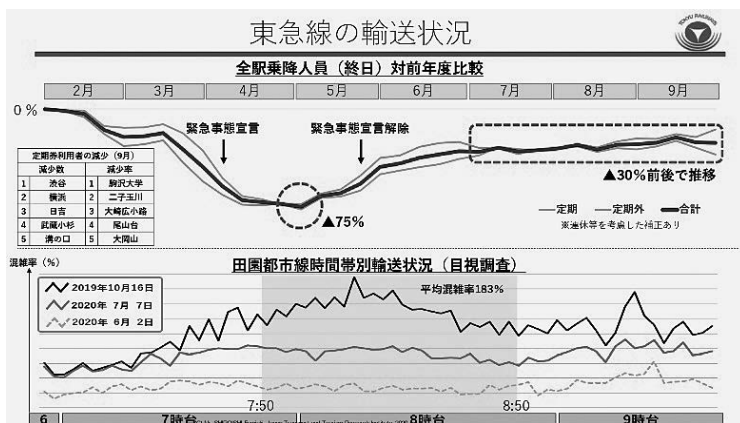


図2 東急電鉄の鉄道乗降人員(対前年比、速報値)

駅の利用状況(首都圏・関西圏:速報値)

テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移

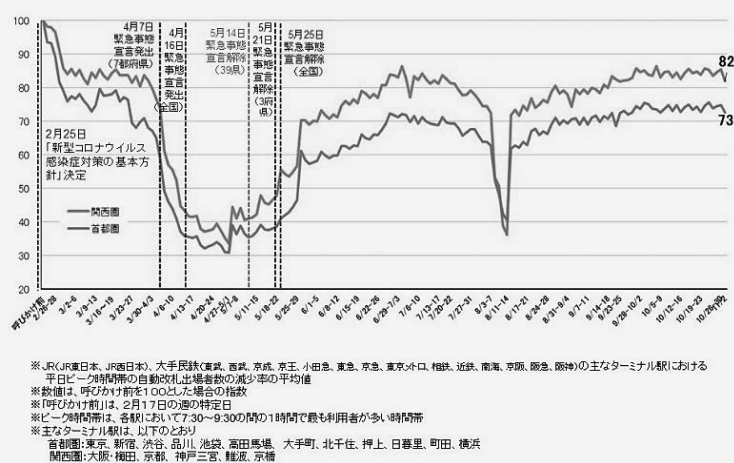


図3 駅の利用状況(首都圏・関西圏:速報値)(国交省資料) [4]

き届いており、車内の空気は5～6分で入れ替わると試算されている^[6]。体調不良の際は外出を控える、車内でのマスク着用や会話を控えめにするといった対策をすれば、感染拡大のおそれはないとされている^[7]が、マスクミが無責任に「満員電車」が危険であるかのように吹聴するなど、根拠のない風評が流布されたことによる風評被害は払拭されず、依然深刻なままだ。

鉄道・バス各社の取り組みをつぶさに観察していると頭が下がる思いだが、こうした交通事業者の努力に比べ、政府・自治体はどれほど役割を果たしているのだろうか。



写真1 いちは坂を越えて奥日光に向かう東武バス日光では、車内が密にならないよう増発便を多めに出す配慮をしており、乗客もマスク着用など協力的。密になる心配なく公共交通で観光できる

都市交通インフラを「経営努力」に頼ることの脆弱さが浮き彫りに

鉄道をはじめとする社会インフラ事業は、経費に占める固定費が大きいため、一定以上に乗客が増えれば経営にプラスとなりやすい反面、乗客が一定水準を割り込んでも経費を減らすことが難しく、経営を圧迫する傾向がある。

本誌前号(101号、2020年9月号)の拙稿でも報告したように、災害による被害も深刻さを増し、交通事業者の体力が削られている中で、今回の「コロナ禍」に襲われた。

急激な乗客減に見舞われたことで、JR東日本は借入などにより8800億円もの資金調達をしてしのいでいる^[8]。JR東日本や東急電鉄は超優良企業だから対応できている面もあるだろうが、危機的状況に際しても国からの支援はほとんど無く、災害復旧も事業者負担(つきつめれば乗客の

運賃負担)、感染症対策も事業者負担…重要な社会インフラを一民間企業の「経営努力」に頼りきる、我が国の脆弱な都市構造が改めて浮き彫りになった。

例えば福島県では、国の臨時交付金を使って県内の鉄道・路線バス事業者に独自の財政支援を行う^[9]など、一部の自治体では独自に支援する動きも見られるが、支援の動きが見えない自治体も多い。国や多くの地方自治体は、国と地域の経済を支える公共交通インフラをまるで他人事のように考えているのではなからうか。

こうした中で、とりわけ経営基盤が脆弱なバス会社では9月までに100社超が廃止・休止に追い込まれる^[10]など、すでに「交通崩壊」が現実のものになりつつある。

また、JR 3社では内部補助と呼ばれる、大都市圏と新幹線の運賃収入で地方のローカル線を支える構図になっているが、大都市圏や新幹線の運賃収入が激減したことで、内部補助の仕組みも危ぶまれる状況になっている。

とりわけ鉄道は都市住民の移動の中核を担っており、バスは乗客を駅まで運ぶフィーダーの役割を果たしている。多くの人が公共交通を利用しているから大変効率的であり、利便性が高く、経済的で、環境負荷の低い交通網が維持されている。これらの乗客が自家用車に乗り換えたなら途端に公共交通の維持が困難になるだけでなく道路も麻痺し、経済は回らなくなり、大都市の貴重な土地をいくら道路に費やしても足りないだろう。それほど重要な公共交通に対して、政府・自治体は他人事ではいけない。本誌前号でも指摘したように、上下分離など、せめて道路並みの公的関与が必要ではなからうか。

マイカー利用の加速

日本では公共交通事業者に「経営努力」を求める傾向があり、それは経営基盤が脆弱な地方の鉄道・バス事業者でも変わらない。しかし人口減少が進みクルマ依存が進んだ地方では、大きな通勤需要を見込みづらいことから、都市住民や外国人観光客などの観光需要が経営の支えになっていた。しかしこの構図も、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うインバウンド観光

需要の消失と、マスコミの風評被害に端を発する国内観光客の公共交通忌避の影響をもろに受けた。

政府は税金を投じて「Go To トラベル」キャンペーンを実施し、観光需要の喪失にあえぐ観光業の需要を喚起する施策を実施しているものの、宿泊費への補助は手厚い^[12]反面、鉄道等の運賃への補助は極めて限定的。さらにマスコミが流した「満員電車」等の風評被害は根深く、国内観光客は鉄道やバス利用を避け、自家用乗用車いわゆる「マイカー」による観光が喚起されている^[13]。

政府の「Go To」施策とマスコミの風評被害が相まって、道路の渋滞が引き起こされた反面、週末の新幹線や特急列車の指定席は空いており、鉄道利用の喚起は限定的。首都圏などの人口集積地に近い著名な観光地に、自家用車で乗り付ける観光需要が喚起された形になっており、一部の高級ホテルやロードサイド店舗などが恩恵を受ける一方で、観光頼みの地方交通事業者や新幹線などの中長距離交通事業は、なかなか苦境から抜け出せずにいる。これまでの政府の施策は、「交通政策基本法」などで掲げられた理念とは裏腹に、クルマ依存をますます押し進め、交通事故や道路渋滞などの外部不経済を拡大する格好になってしまっている。



写真2 紅葉見頃の日光いろは坂に向かう自家用車により引き起こされた大渋滞 出典：栃木県広報課^[11]

安易なマイカー利用が交通崩壊を加速する

日本に限らず海外でも、新型コロナウイルス感染症は、クルマ利用を減らすどころか、日中に拡大させたことが、新しい研究報告により明

らかになっている^[14]。こうした事態が予見されていたからこそ、欧州等の先進都市では自家用車利用を減らすべく様々な施策を取ってきたことは、本誌前々号(100号、2020年6月号)の拙稿でも紹介した通りだ。

ところが日本では、政府も自治体も、自家用車利用を抑制する策をほとんど講じなかった。結果、すでに深刻な悪影響が生じている。外出自粛で自動車利用が減っていた今年9月までの交通事故件数が前年同期比で21.1%減少したのに対し、交通事故による死者数の減りは鈍く、あまつさえ13都県(石川県、長崎県、佐賀県、静岡県、香川県、東京都、高知県、秋田県、愛知県、神奈川県、岡山県、山形県、三重県)では交通事故死者数を増やしてしまったことが、警察庁の統計(速報値)により明らかになった^[15]。速度制限違反などが原因と指摘されているが、安易に「流れに乗って」速度違反をするクルマ運転者の責任はもちろん、警察の取り締まりの甘さや、政府の交通無策、マスコミの流す風評が重なったことを重く受け止めるべきだろう。

政府・自治体は自家用車規制を怠り、マスコミが流す「満員電車」等の風評と相まって、観光地は激しい渋滞となり、公共交通の利用は低迷が続き、「交通崩壊」に向かっている。鉄道などの公共交通機関で感染した例はないにもかかわらず「満員電車」などと騒ぎ立てて煽ったマスコミと、それを黙認した政府の責任は極めて大きい。

そもそも、仮に「コロナ禍」を逃れたとしても、道路で失われる命を増やしては大失策だ。数字は後から出てくるだろうが、傷つき失われた命は取り返しがつかない。

「コロナ前」も今も、基本は変わらない。私たちは**自家用乗用車いわゆる「マイカー」の利用を減らし、公共交通の利用を増やす**。その両輪で、交通を立て直してゆかねばならない。

【出典】

1. 新型コロナウイルスが鉄道輸送と都市構造に及ぼす影響に関するシンポジウム 講演資料(運輸総合研究所、2020年10月26日) <https://www.jttri.or.jp/events/2020/symposium201026.html>
2. 月次情報 鉄道営業収入(東日本旅客鉄道)

<https://www.jreast.co.jp/investor/monthly/>

3. 月次データ 鉄道月次営業状況のお知らせ（東急電鉄） https://www.tokyu.co.jp/ir/library/library_02.html

4. 駅の利用状況（首都圏・関西圏：速報値）（国土交通省） <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001350659.pdf>

5. 通勤半減で大打撃 鉄道会社サバイバル コスト削減では追いつかない（日経ビジネス、2020年10月16日） <https://business.nikkei.com/atcl/NBD/19/00117/00119/>

6. 窓開け等による車内換気効果に関する数値シミュレーション（鉄道総合技術研究所） <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001370017.pdf>

7. COVID-19 特設ページ（日本モビリティ・マネジメント会議） <https://www.jcomm.or.jp/covid19/>

8. JR東、社債850億円発行 3月からの資金調達8800億円に（日本経済新聞、2020年7月10日） <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO61393320Q0A710C2DTA000/>

9. 路線維持へ奨励金 福島県が鉄道、バス7社に 新型コロナ（福島民報、2020年9月8日） <https://www.minpo.jp/news/moredetail/2020090878810>

10. 貸し切りバス苦境 団体旅行激減、GoToに取り残され（朝日新聞、2020年11月4日） <https://www.asahi.com/articles/ASNC36H2YNBPUTIL00R.html>

11. 渋滞を回避して、快適に日光を観光しよう！（栃木県広報課、2020年10月28日） https://twitter.com/pref_tochigi/status/1321270459955032070

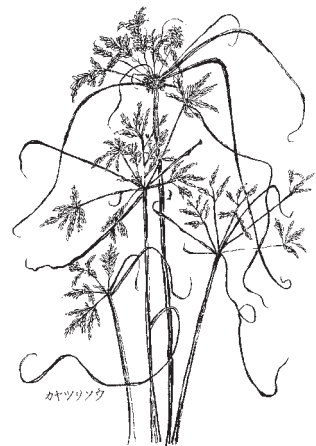
12. 「高い部屋から埋まっていく」 GoTo 2カ月、宿泊者心理に変化（下野新聞、2020年9月23日） <https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/362779?relatedarticle>

13. GoToトラベル、にぎわい戻ったのは？3カ月の明暗（朝日新聞、2020年10月22日） <https://www.asahi.com/articles/ASNBQ6V93NBQUTIL01V.html>

14. COVID Killed Rush Hour - But Spread Pain All Day（英語、StreetsBlog USA、2020年10月13日） <https://usa.streetsblog.org/2020/10/13/covid-killed-the-morning-rush-but-spread-the-pain-all-day/>

15. 交通事故死者数、13都県で増 コロナで外出減ったのに（朝日新聞、2020年11月3日） <https://www.asahi.com/articles/ASNC365WJNBWPTIL018.html>

（神奈川県川崎市在住）



カヤツリソウ
（会員K・Tさんの絵）

信号のない横断歩道で止まらない クルマの問題を考える

富田悦哉

「信号のない横断歩道で止まらないクルマの問題」は、近年JAFの調査^[注1]（都道府県別データの公開は2018年から）をきっかけに話題になりましたが、もともと道路交通法に

第38条 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

という規定^[注2]があって、

- この法規定の存在・内容がドライバーに徹底されていない？（←教習の重要項目であるはずなのに？）
 - 実際の道路走行において、この法規定がほとんど無視されている。JAFによると、法規定どおりの一時停止を実行したドライバーは2016年調査で全国平均7.6%、その後改善してきているとはいえ2020年調査で全国平均21.3%でしかない。
 - これまで警察・行政もそのような実態を放置してきた。
- という問題なのです。

つまり「違法行為が社会一般で放置されてきた」という問題です。ところが警察・行政・メディアはこの問題をそういう言い方で取り上げていません。「違法行為が放置されてきた」と言

ってしまうと、互いの責任を指摘し懺悔しなければならなくなるから、それを避けているのだと思います。

また、自動車ユーザーの大半に対して「違法行為者である」と言わなければなりませんから、自動車ユーザーからの反感・非難を恐れているのだと思います。彼らにとって「国民」とは自動車ユーザーですから。

「本当のこと」が言えない場合、言葉のすり替えが行なわれます。この問題に関しては、「法規定を順守する」ことが「思いやり」「やさしさ」「マナー」にすり替えられました。

視点のずらしも行なわれています。JAF調査結果は都道府県の「番付」のようにメディアで取り上げられ、県のイメージにかかわると、「郷土愛」に訴えるような場面も。なかでも長野県が一時停止率1位である理由を、「習慣的に歩行者がクルマにお辞儀する」ことがその理由であるとし、歩行者側の態度こそがこの問題対策のカギであるかのように吹聴しています。（ドライバーというものは歩行者からのお辞儀を受けたいばかりに一時停止するものなのか？ 一時停止率の低い県の歩行者は無礼者ぞろいなのか？ 何ら検証はされていません。）ドライバーの「順法行為」であるべきが恩恵的な「思いやり」にすり替えられたことにより、ドライバーからの「思いやり」に対して歩行者側も「感謝」で応えるべきだという発想が出てきました。そして、ドライバーも歩行者もそのように振る舞うことが社会の「潤滑油」になると「美談」化され、ひいては道路通行も円滑になると呼びかけられています。「歩行者の生命を守る」ための法規定をそのとおり実行すべきという話だったのが、ぐぐぐと曲がって「道路通行の円滑」へ戻っているところが、さすがはクルマ社会です。

一方でドライバー側のおおよそは

- 横断歩道のたびに速度を落とすのは煩わしい。

●歩行者が横断するつもりなのかどうか分からない。歩行者側が横断する意思を明確に示すべきだ。(←分からないのならば、とにかく止まっては?)

●自車が止まっても、他車が止まらないから意味が無い。

●止まると後続車に追突されるから危険だ。急ブレーキは危険だ。(←なぜ急ブレーキになる?)

●クルマが次々に通過し終わってから歩行者が渡る方が合理的で、結局は安全だ。

●歩行者が権利をかさにクルマの停止を要求するのは気に入らない。

●親切で止まっても、歩行者が感謝を示さないので報われない。

●クルマはわざわざ止まってやっているのだから、歩行者も会釈して感謝を表し、さっさと小走りで渡るなど誠意を見せるべきだ。そうしない歩行者に対して恩恵を与える必要はない。

●横断歩道は信号つきで要所のみとし、歩行者がみだりに道路を横断しないようにすべき。

という自動車側の勝手な言い分に固執しており、JAF調査結果をきっかけに反省して行動改善しようという意思に欠けています。

求められるのは、道交法第38条は横断歩道の歩行者の命を守り、事故を防止するための法規定である、という原点に立ち戻り、それを実際の自動車運転で実行することです。

ドライバー側がくどくどと並べている理由は、もし横断歩道で事件が起きてしまった場合には愚にもつかない言い訳にしかありません。

「止まる」という形式のみに拘泥すれば「では、止まるためには急ブレーキか?」という発想になるでしょうが、法は危険な急ブレーキを求めているわけではありません。横断歩道に差し掛かった時に急ブレーキが必要になるような「止まらない運転」が問題なのです。

横断歩道をはじめとする道路上での突発の事態にも対処できるような速度で走行する「止まれる運転」こそが大切です。

道路交通における本当の思いやりは、歩行者とドライバーがお辞儀を交わすことではなく、クルマのドライバーが「止まらない運転」から「止まれる運転」に変わることで発揮されるべきです。

この「横断歩道で止まらない」問題に見られるような歩行者側に対策を押し付ける傾向は、日常的な交通事件(事故)の処理・報道にも見られるところです。代表的なのは、「被害者(歩行者)が横断歩道でない箇所を横断しようとしたので事故が起きた」かのような扱いです。

これは、これ以上クルマ側に規制をかけることは極力避けよう、ならば歩行者側の交通権を制約し、道路から歩行者を締め出すことで交通事故を減らそう、という警察・行政の根底思想があると思います。

そこ(道路)に歩行者が居るから事故(事件)が起きるのだといわんばかりですが、「排除」を「保護」「指導」として行なう欺瞞がまかり通っています。歩行者側に制約を加えることで結果的に道路から歩行者が減れば、表面的に交通事故は減りますし、クルマはますます我が物顔に走り回れるようになるのですから、ここでも「安全より円滑」という宗旨は安泰ということになります。

これらの構図は、まさに「クルマ社会」の実相です。クルマ社会を問い直す会の出番ではありますが、どこか当局に要望書を送って解決するような話ではないので、長期にわたる取り組みが必要になるかと思っています。どのような媒体を使って、どのようにキャンペーンを展開するか、工夫したいところです。

[注1] JAF(日本自動車連盟)のサイト>交通安全を学ぶ>統計・アンケート>全国調査データ>信号のない横断歩道実態調査

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/library/survey-report>

[注2] 道路交通法 第38条(横断歩道等における歩行者等の優先)の第1項である。

この第1項条文中に「信号のない」という条件は書かれていないことに注意したい。したがって横断歩道に信号機があっても、クルマの通行がただちに免責されるというものではないのである。

信号が青である場合は「進行することができる」だけであって、そのうえでも歩行者が現れた場合は「歩行者がいることが明らか」になったのであるから、ドライバーは事故回避のために停止等の最大限の努力を尽すべきであろう。それほどドライバーの一時停止義務は重く、横断歩道を通過する際は突発の事態にも対処できる速度制御が求められると考えるべきである。

ちなみに第38条第2項、第3項、および第38条の2は、

第38条

2 車両等は、横断歩道等（当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等による歩行者等の横断が禁止されているものを除く。次項において同じ。）又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。

3 車両等は、横断歩道等及びその手前の側端から前に三十メートル以内の道路の部分においては、第三十条第三号の規定に該当する場合のほか、その前方を進行している他の車両等（軽車両を除く。）の側方を通過してその前方に出るはならない。

（横断歩道のない交差点における歩行者の優先）

第38条の2 車両等は、交差点又はその直前で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

第2項と第3項により、条文にある例外を除いて、後続車も順々に一時停止することが一般原則であることがわかる。止まらなくてもいいのは限られた例外の場合のみである。したがって原則的には横断歩道に向かうすべてのクルマが、一時停止する場合に備えているはずなのである。

第38条の2によって、横断歩道のない交差点においても歩行者が道路を横断することを、道交法は明確に想定していることが分かる。道交法において、歩行者が横断できない道路は標識「歩行者横断禁止」が掲げられている道路のみであって、「歩行者は道路を横断するもの」という基本認識と備えがドライバーに求められる。「歩行者の通行を妨げてはならない」のであるから、もちろん衝突などは論外である。

これらの規定の内容を実践しようとするならば、ここでも「突発の事態にも対処できる速度制御」「止まれる運転」が求められることは明らかだろう。

（東京都世田谷区在住）

投稿

新たな広がりに向けて

神田 厚

1998年12月に出版された『クルマ社会と子どもたち』（岩波ブックレットNO.470 杉田聡・今井博之）は、内容はもちろん、共著者のお名前の上に当会の名前を出して頂いているという点で、画期的な本でした。この本の中で、今も私の心に残っている節があるので以下に引用します。



「歩道を歩いてただけで何の過失もないのにひき殺された子どもはかわいそうだ」とよく言われます。しかしそれは、裏を返せば「道に飛び出して殺された子どもはしょうがない」ということを暗に意味してしまっているのです。こんな考え方はまちがっていないでしょうか。どちらの子どももとてもかわいそうなのです。子

どもが子どもらしく行動した結果、命を奪われてしまうような社会は、歪んだ社会なのです。過失を犯したとって子どもを責める前に、たった一つの過失のために、子どもが命さえ奪われてしまうようなシステムを作った社会の歪みが、問われるべきなのです。（P.56より）

当会の存在意義は、この“社会の歪”みを問い続けていくことだと思っています。

この本は、残念ながら道路事情が画期的な改善を見ていない現在でも、内容は十分に通用してしまうものです。しかし、既出版後20年以上経過し、世の人々の目に留まる機会はどんどん少なくなっています。

“社会の歪み”を問い、修正していくには、上記の本に代わるわかりやすいメディアが必要だと思うのです。そこで私が提案したいのは、絵本づくりです。

私は絵本のコレクターです。2020年6月、絵本作家の田畑精一さんの訃報ニュースが伝わりました。氏の代表作として、直ぐに『おしおのぼうけん』が挙げられますが、私にとってはやはり『さっちゃんのまほうのて』。私が教師になった年(1985年)に偕成社から出版された絵本です。



先天的に指が欠損している少女を主人公としたこの絵本は、共同制作者の志沢小夜子さんが、2歳になった娘に「おかあさんのて、おばけみたい」と言われたことに衝撃を受け、「子どもたちに障害について上手に伝えられる絵本を創りたい」と障害児本の出版で実績のある偕成社に相談したのが創作のきっかけで、共同制作者であり《先天性四肢障害児父母の会》の初代会長である野辺明子さんと絵本作家の田畑精一さんがタッグを組み、様々なエピソードを沢山の家庭から掘り起こして丁寧に作り上げられました。絵本を創り上げると、先天性四肢障害児父母の会では学校や自治体の図書館に置いてもらうよう活動を展開。今や絵本界の超ヒット作品となり、教育界では障害児理解に欠かせない本となっています。

実は共同制作者である野辺明子さんのパートナーである野辺由郎さんは、初任校で私を陶冶してくださった大先輩の先生で、飲みに行っただけは父母の会のこうした実践を伺い、刺激を受けたものです。

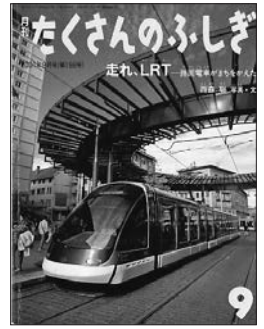
“絵本作戦”これを当会でも考えてみてはどうでしょうか？

児童書出版社の福音館書店が出している『たくさんのふしぎ』という雑誌があります。写真や絵で自然や社会における“ふしぎ”に焦点を当てて、子どもたちに紹介する月刊誌で、2001年9月号(第198号)では「走れ、LRT 路面電車がまちをかえた」という題で、町の中心部の交通を車からLRTにシフトして、人間らしい暮らしを取り戻したストラスプールの取り組みを写真

で紹介しており、私の大事なコレクションです。

かつて韓国の濟州島を旅した時の事です。ホテルまでマイクロバスで行く途中、バスは減速して道路の突起物をゆっくりと越えたのです。片道2車線以上ある大きな通りに、ハンプが設置されていたのです。そして、徐行のまま暫らく走るともう1つハンプを越えました。2つのハンプの間には、横断歩道があり歩行者の有無にかかわらず、物理的に減速して横断歩道に入り、歩道内では徐行せざるを得ない構造になっているのです。この横断歩道は学校の前に設置されており、信号機はついていませんでした。

例えば、この福音館書店に、車優先の日本の道路環境と対比させて、このように人優先の思想で作られた諸外国の道路を紹介してもらいたい企画などを持ち込んではいかがでしょう？ 既に20年も前に、こんな企画を世に出している書店であり、価値観を共有することは容易だと思います。



2014年2月、金の星社から出版された『かぜのでんわ』(いもとようこ)は、東日本大震災の後、辛い胸の内を語りに来る人のために、岩手県大槌町に設置された線のつながっていない実在の電話ボックス「風の電話」を題材にした絵本です。



会報をめくると、会員の皆様の中には、理不尽な想いに今も苦しんでいる方が少なからずいらっしゃるように思うのです。皆様の想いは児童書出版社とは共有できるのではないのでしょうか……

出過ぎたことを申しました。そして、既にそのような絵本が出版されていたら、是非教えてください。勤務校の図書館と在住・在勤地の自治体図書館に、直ちにリクエストしようと思います。

出版社と価値観を共有できたら、共鳴して頂けそうな写真家・絵本作家さんを紹介してもらい、その作家さんと“社会の歪み”を問いかける絵本を作る……

いい絵本ができれば、末永く読まれ、更に翻

訳されて世界に広がる可能性もあります。

そこまでこぎつけたら嬉しいのですが、出版社や作家さんに会って話を聞いてもらうだけでも、意義はあると思うのです。

(三重県津市在住)

投稿

看板によるスピード制限の試み

三田直水

私の家は土手の道に面しており、30キロ制限の一方通行になっている。だが、四つ角で止まったクルマが再び発進する場所に我が家はあるので、その時に加速するクルマのエンジン音とタイヤの摩擦音にいつも悩まされていた。

家と仕事場が一緒になっているので、一日中その音を聞かざるを得ない環境にある。ゆっくり走るクルマもあるのだが、なかにはいきなり加速していくクルマもあり、そのたびに不快な気持ちにさせられていた。

いままで、なんとかクルマのスピードを抑えさせることはできないかと考えていたが、このたび思い切って自費で看板を作ることにした。ドライバーの注意喚起にならないかと考えたからである。

ひとつは『クルマ ゆっくり走ろう』という言葉を入れた看板と、もうひとつは警察官の姿

をした看板である(写真参照)。警察官の姿をした看板を見たドライバーが減速するのを、期待したかった。

公道だから許可がいるということなので、警察署と市役所の道路課に出向き許可を受けることができた。

〈経過〉一ヶ月経ち観察しているが、スピードを緩めるクルマもあれば、そうでないクルマもまだある。

以前は警察官の人形を見かけたことがあるが、このような看板はどこを探しても見ない。その意味では、なんらかの注意喚起にはなるのかもしれないという希望的観測を抱いている次第である。

(鳥取県鳥取市在住)



我が子を交通事故リスクのない社会で育てたい。 いち母親としての決意表明

岡田百合香

はじめまして。このたび新メンバーとして皆様の仲間に入れて頂くこととなりました、岡田百合香と申します。1990年生まれ岐阜県出身で、現在は愛知県で医師をしております。

子どもを自動車の犠牲にしてはならない！

私がクルマ社会に疑問と危機感を抱いたのは、子どもが生まれたことがきっかけです。

苦勞して授かり何とか出産できたものの、今の日本ではその子どもが交通事故で毎日のように命を落とし、また重大な後遺症を残す傷害を負っています。勤務する地域の拠点病院でも数々の悲惨な事故被害者の子どもを見ました。

交通事故の被害者となった子どもを実際に見、また報道で耳にするたび、「我が子だったら」という想像と、それが想像では済まない現実、いつ自分の子どもが犠牲になってもおかしくない恐怖に怯えています。

一方で、子どもの交通事故が報道される度、「親は何をしていたんだ」「子どもは飛び出すから危ない」「道路で遊ばせるな」といったコメントがあふれており、「子どもの命より、自動車による利便性優先の考え方しかできない社会」に生きているという現実のうちひしがれています。

病院で勤務していると、誰のせいでもない病気や、運悪くたちの悪い感染症に罹り、命を落とす子どもに出会うこともあります。その原因が何であれ、子どもを失うというのは親にとって筆舌に尽くしがたい体験だと思えます。しかし、交通事故は、人間が、大人が自分たちの都合優先で作りに出した不幸です。そしてその構造をつくることも承認することもしていない子どもが犠牲になるなど、こんな理不尽があっただいのでしょうか。不便でも構わないので、交通事故のリスクのない土地に転居したいと思っても、今の日本にそのような場所を見つけることはできません。交通事故は人間が作り出した災害であるにも関わらず、それを避けるという選

択肢すら存在しないとは。

「クルマ社会を問い直す会」との出会い

2019年に立て続けに発生した、池袋での母子死亡事故、大津での保育園児死亡事故がとても他人事とは思えず、それに対する社会の反応にも我慢できなくなりました。メディアも人々も、ドライバー個人やその家族を散々非難しながら、その背景にある自動車依存社会、自動車優先構造には全く言及しないことに、怒りを感じたのです。こんな現状を黙認することに耐えられなくなり、独自に高齢者と移動について考える座談会(記事をご参照下さい)を開催したり、実際に危険な道について警察・行政にアプローチを試みたりと動きましたが、社会の腰の重さ、関心の低さに心が折れかかっていました。

そんな折、公衆衛生医である反町吉秀先生の「スウェーデンにおける交通事故予防」の論文に出会い、感激に震えました。「利便性のために人命が失われることは許容されない」「子どもを交通安全教育により現在の交通社会に合わせさせるのではなく、子どもが事故に遭わない環境を作るしかない」といった、日頃私が感じていた問題意識、自動車社会への違和感がそのまま書かれており、すぐに先生に連絡させてもらい、お話する機会を頂きました。その際に「クルマ社会を問い直す会」をご紹介頂き、入会させて頂いた次第になります。

目指すべきは

現在の日本での交通死亡者数は年間3000人台となり、来年は2500人を目指すと政府は言っています。(24時間以降に死亡した方や重大な後遺症を負われた方もカウント・公表すべきだと思います。)その2500人の命は今の便利なクルマ社会を維持するための生贄でしょうか。その2500人の中に私、あなた、大切な人が含まれない保障はどこにあるのでしょうか。と、この政府の発言を支持ま

たは違和感を持たない方々に問いたいです。目指すべきはゼロ以外にないと考えています。

ゼロを目指す上で、壁になるものは何でしょうか。自動車だけではなく、原発も、アメリカにおける銃も、「メリットを上回る犠牲がある」「利益を享受する者以外の弱者が犠牲になる」と分かっている、社会から無くならないものの背景には必ず利権があります。社会を動かす上で、お金、利権、経済効果は最大の壁になるのだと思います。また「より便利に」を求める人間の欲望・性も、超えるべき壁でしょう。これらの壁を前にして絶望しかかることもあります。一方で社会は必ず変えることもできるという希望も持ち続けています。交通事故当事者・遺族、専門家、思いのある人々の活動により、法律面、構造面ともに安全を意識した方向に交通システムが変化する様子も目にします。

ただ、その動きの背景には必ずと言って良いほど子どもたちの犠牲があり、その犠牲の重大さに比して変化の度合いが小さ過ぎると感じます。どこかの横断歩道で子どもが一人でも犠牲になったのならば、日本全国において徹底的に歩車分離の信号設置をすべきでしょう。横断歩道前での停止違反を大々的に取り締まるべきでしょう。横断歩道前やスクールゾーンにハンブを導入するべきでしょう。やれることなんていくらでもあるのに「予算」「人員」「法律」などやらない言い訳ばかりが出てきます。

活動の中で、数多くの上記のような言い訳たちに接して、気付きました。立法・行政の場に「子どもの命・安全」「クルマ社会」に対する問題意識のある人間が必要だと。私自身がその立場となることも選択肢として常に頭にあります。簡単なことではないでしょうが、できないとも思いません。

人間の意識に頼った安全政策からの脱却を。

人間は欲望に弱く、ミスをする生き物。

高齢者、飲酒運転、スピード超過、スマホ、病気……交通事故の原因・形態は様々ですが、一つ確かなのは、ヒューマンエラーをゼロにすることはできないということです。

どれだけ気をつけて運転していても、突然の

脳出血、心筋梗塞、薬の副作用等による意識消失などを個人の注意のみで防ぐことはできません。医師として、これらに関連した「悪意のない」事故の多さを目の当たりにし、人間の意識のみに頼った方法では子どもを守れないと気付きました。「普段は安全運転だったけど、急病で意識を失い事故を起こしてしまった」という運転者に自分自身や大切な存在を傷つけられ、納得することなどできるのでしょうか。「人はミスを犯すし、欲望に打ち勝つことは難しい」という前提のもと、「ミスをして、運転手が突然意識を失っても、少なくとも他者を傷つけることのない環境を作ることは必要不可欠だ」という結論に至っております。もちろん加齢、障害、病気等で自力歩行や自転車利用が難しい方の移動の権利・自由をないがしろにしていいとは思いません。ただ、彼等の移動の権利を守ることと、交通事故による犠牲のない社会を作ることは対立するものではないと確信しています。

自動車の存在を消し去ろうとは思いません。多くの人の生活を支え・幸せを与える側面もあると思います。ただ、そのために誰かが傷つくことを許容するのは、もうやめましょう。

実現したいこと

あと数年後には小学生となり自分一人で道路を歩くようになる我が息子。残念ながら今のこの日本の道路状況において、子どもを自由に歩かせることは、恐ろしくてとてもできません。「自分の子どもが一人で外に遊びに行ったり、通学や買い物も子ども一人で行かせたりすることに多くの親は躊躇しなくなるような世の中」を実現することは私にとって喫緊の課題です。自宅・学校・近くの公園など子どもの移動エリアを、緊急車両以外の一般自動車通行禁止にした「子どもが絶対に交通事故で傷つかない」地域を、まずはどこか一カ所でいいので実現したいです。そのための具体的な手段を現在模索しております。「クルマ社会を問い直す会」で学ばせて頂き、皆様のお知恵を拝借できればと思います。

若輩者ですが、熱意はあります。どうぞよろしくお願いいたします。

(愛知県豊橋市在住)

「会創立25周年。会報100号記念『寄稿特集』」読ませていただきました。「特集」の原稿集め、編集、印刷、その他関わられた皆さまごころうさまでした。感謝申し上げます。皆さまの原稿を読みながらいろいろ学んだり、気づかされたりしました。私の思いを書いてみたいと思います。

●なつかしい旧会員の方々のお名前を見つけました。北海道の中里さん。総会で「北海道から来ました」とにこにこして発言されたのはずいぶん以前のことになりますね。今でも“クルマ社会”を悩み、頑張って行動しておられ立派です。“会”への期待も書いて下さっていますね。もう一人は藤本さん。事務局も担当されていて“会”のために尽力されていました。「100号記念号」でお会いできてよかったです。又、“会”が事務所として使っていた「生活思想社」の五十嵐美那子さんも短文ですが、“会”への激励文を載せて下さっていて嬉しかったです。

●10、46、56ページには大切なお子様をクルマの事故で亡くされた方の文が載っています。なんと胸の張り裂ける苦しい経験をなさったことでしょうか。正視できない事実です。私達の会はこういう不幸が決してあってはならないと声をあげているのだと思います。日本の道路でこのような不幸が起きてしまっていることについて国全体で反省の声をあげていかなければなりません。59ページにはお子様の事故ではないけれど、マヒが残ったまま生き続けられた方の報告もあります。交通事故ではない、交通事件。その通りだと思います。又、加害者側も生きていけない程の思いをかかえて生き続けている事実にも目を向けたいと思います。

●コロナ禍の今、人との接触を避けるため、「公共交通を使わず、マイカーで」という社会的風潮を批判している方々の原稿がいくつか掲載されています。16ページ 保健所に行く必要が生じた場合、感染防止策として、「公共交通を使わずに来るように」と指示される。45ページ「三密の定義」は概して公共交通からクルマ利用へ転移を促すものとなっている。62ページ 個室

移動であるクルマへと移動手段が流れがちになるのは由々しい問題……などなどです。皆さん、批判の声をあげています。このことについて私も憤慨していることを記します。

6月26日の夜、9時のNHKテレビニュースが報じました。「コロナの感染を恐れてマイカーに乗る人が増えてきている。ペーパードライバーの女性が教習所に行き直している」と。ニュースでは女性の再講習の現場が映し出されていました。マイカー利用の奨励という面白いニュースを提供していると言わんばかりの報道の仕方。私はこの放送に無神経さを感じました。

●27ページ コロナ禍の中でいろいろな新しい言葉が生まれていることが書かれています。「新しい生活様式」、「ソーシャルディスタンス」などなど。「ソーシャルディスタンス」には「差別化、隔離、排除」の意味合いが強い、との指摘は深刻です。これは「三密」をクルマとの関係において論じられていて痛快な記述と思います。

●53ページ 現在(10月初め)、朝夕の通勤・通学時の電車、バスはいくらか乗客数は回復してきたとはいえ、それでもガラガラという感じはあります。運輸評論家の「空気輸送」という表現、適切ですね。公共交通派の私はJRを愛する(?)一人ですが、今回の禍、JRの損失は800億円と聞いています。(ちなみにアメリカのディズニー会社の損失は3000億円とか。)この運輸評論家の方は、感染を防ぐ為に、次々に廃止されて減ってきている「個室の寝台夜行列車」の復活を提案されています。楽しく実際的なアイデアと思いました。

●その他にもこの“特集”に希望を語る記述をいくつか見つけました。

・“会”の存在は自分自身の活動力を取り戻す源。
・25年間で「100号」とは年4回休まずに出し続けたということで、専従職員のない小さな団体としては驚くべきこと。
・交通社会の人権侵害はずっと続くものではない。“当会”が訴え続けてきた主張を社会が追いつけ始めたかと期待している。

・おそらく世界に一つしかないであろうこの“会”の存在は貴重。

等、大事な指摘と思います。

●歩くことを心がけている者として、又公共交通利用者として、クルマ社会の中での生活を毎回“会報”に投稿させてもらっています。編集委員の方が「必ず完成原稿で、提出期限を守って下さい」と書いています。投稿者としては努力します。よろしくをお願いします。

●最後に最近私が気づいたいくつかの問題について書きます。

今、前人未踏のインターネット社会の到来と言われています。(産業革命、ライト兄弟の飛行機の発明以来の技術革新)。でもSNSもコンピュータも使わない私。

週一回は常磐線に乗って上京します。乗客の95%の人々はスマホに熱中。顔も上げない、スマホオンリー。(ついでながら、今のコロナの時

代、車内換気のため窓を開けるのは私の役目化している。) スマホより楽しいことがあると私は書きたい。電車が龍ヶ崎市を出るとすぐ小貝川が見えてきます。そして利根川、松戸を過ぎると、江戸川、中川、東京都に入ると荒川。川の様子を見ていると、季節の移り変わりや雨量などが分かります。また河川敷でのイベントなども乗客に見せてくれます。心がウキウキ。見る価値があります。そして川だけではなく、窓の外に広がる日本の宝、稲作の風景が私たちを引きつけます。コメ問題、これも今の日本の重大な問題の一つ。(今、ここではくわしくは触れませんが。)外の景色はスマホの映像よりでっかく、現実感あふれています。遠くを見るのは“目に優しい”ということは衆知のところですが。私は歩いて社会と関わり、原稿は手書き。今後ともよろしくお願い致します。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿

提案 国が公共交通整備の費用を 道路整備並みに負担する制度を作ろう

杉田正明

私たちの地上における移動交通は、道路に支えられているだけでなく、鉄道・路面電車・バスなどによっても支えられています。鉄道・路面電車・バス等の公共交通サービスは、生活を営む上で不可欠な社会基盤であり、インフラと呼ばれるものです。

行政投資実績報告という国の統計があります。これによると、平成25年度から平成29年度にかけて、国は「道路」と「街路」をあわせて毎年2.5兆円～2.9兆円の投資を行ってきました。全国の人口で割り算してみると、年平均人口1人あたり2.14万円の投資を行ってきたこととなります。

同じ統計で、同じ期間に、国が「鉄道」と「軌道」と「地下鉄」と「自動車運送」(公営のバス)にどれだけ投資してきたかを見ますと、毎年あ

わせて0.13兆円～0.24兆円の投資を行ってきました。全国の人口1人あたりで見ますと、年平均1500円の投資を行ってきたこととなります。

国の交通関連の支出は投資だけでなく経常の支出もありますが、データを入手できませんので投資についてのみ述べることにします。

さて上記の現状から、私は、次のように考えます。

道路への国の行政投資に比べて公共交通への国の行政投資が少なすぎる。

国が道路並みに公共交通へ投資(支出)する制度を作るべきである。

地方の自治体が公共交通へ投資をしたいと動く場合、それを支えるべく国が一定のルールで財源を交付する制度を作るべきである。

一つの目安として、自治体は自治体の人口1

交通関連行政投資

単位:100万円

人当たり年間2万円の交付を受けることができる(権利としてできる)制度を作るべきである。

公共交通の内容は、鉄道でも、路面電車でも、バスでもよい。自治体の選択に任せられるべきである。

公共交通について積極的でない自治体は交付の申請をすることはないだろう。住民の公共交通への要求が強いところは動くだろうが、そうでないところはこの制度ができて動かないかもしれない。

1人当たり年2万円の交付が事業収支にどれだけ寄与するか、シミュレーションしてみないとわからない。

しかしこの制度で採算がとれる事業は出てくるだろう。

(千葉県松戸市在住)

	総投資額	国費	都道府県費	市町村費
道路				
平成25年度	5,460,121	2,664,502	1,601,067	1,194,552
平成26年度	5,330,423	2,484,570	1,618,779	1,227,074
平成27年度	5,017,353	2,289,370	1,529,110	1,198,873
平成28年度	5,237,915	2,385,472	1,607,276	1,245,167
平成29年度	5,459,047	2,484,542	1,669,758	1,304,747
街路				
平成25年度	766,121	289,129	214,717	262,275
平成26年度	706,329	265,664	194,679	245,985
平成27年度	673,983	241,200	188,981	243,802
平成28年度	722,408	256,342	206,408	259,658
平成29年度	717,269	252,276	215,752	249,241
鉄道				
平成25年度	231,940	226,489	2,000	3,451
平成26年度	174,503	171,246	2,411	847
平成27年度	124,052	123,860	94	97
平成28年度	164,430	164,219	118	92
平成29年度	218,222	217,966	132	124
軌道				
平成25年度	10,774	353	6,150	4,270
平成26年度	11,620	592	5,923	5,105
平成27年度	10,578	69	2,256	8,253
平成28年度	16,646	344	7,887	8,415
平成29年度	13,583	160	6,418	7,004
地下鉄				
平成25年度	165,050	14,655	28,678	121,716
平成26年度	173,893	9,543	28,960	135,390
平成27年度	182,401	9,701	33,604	139,096
平成28年度	161,140	5,154	36,862	119,124
平成29年度	165,927	5,315	27,638	132,973
自動車運送				
平成25年度	16,124	276	3,113	12,735
平成26年度	16,371	183	4,826	11,362
平成27年度	16,452	67	4,648	11,737
平成28年度	25,560	106	11,268	14,185
平成29年度	19,360	62	6,403	12,895

資料・総務省「行政投資実績報告」

単位:100万円

	総投資額	国費	都道府県費	市町村費
道路+街路				
平成25年度	6,226,242	2,953,632	1,815,784	1,456,827
平成26年度	6,036,752	2,750,234	1,813,458	1,473,059
平成27年度	5,691,336	2,530,570	1,718,091	1,442,674
平成28年度	5,960,323	2,641,814	1,813,684	1,504,825
平成29年度	6,176,317	2,736,818	1,885,511	1,553,988
鉄道+軌道+地下鉄+自動車運送				
平成25年度	423,887	241,774	39,941	142,173
平成26年度	376,387	181,563	42,120	152,704
平成27年度	333,483	133,697	40,603	159,184
平成28年度	367,775	169,824	56,135	141,816
平成29年度	417,092	223,504	40,591	152,996

人口1人当たり国による交通関連行政投資

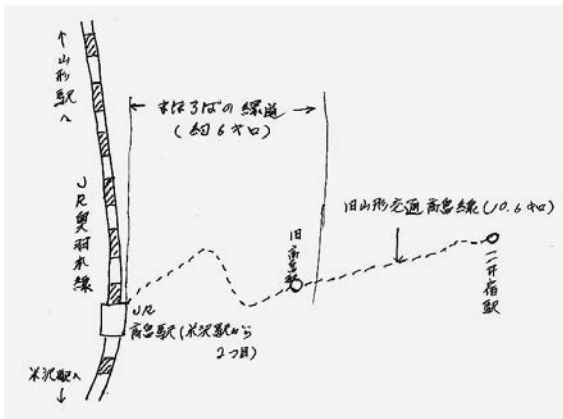
単位:万円

単位:1000人

	人口当たり国費	全国人口
道路+街路		
平成25年度	2.32	127,414
平成26年度	2.16	127,237
平成27年度	1.99	127,095
平成28年度	2.08	126,933
平成29年度	2.16	126,706
25~29平均	2.14	
鉄道+軌道+地下鉄+自動車運送		
平成25年度	0.19	
平成26年度	0.14	
平成27年度	0.11	
平成28年度	0.13	
平成29年度	0.18	
25~29平均	0.15	

梯久美子著「廃線紀行—もうひとつの鉄道旅」(中公新書 2015年発行)に私の住んでいる宮城県栗原市の旧くりでん(栗原田園鉄道)が載っている。そのすぐ後に、旧山形交通高島線が載っているが、読んでいたら、廃線跡が自転車道になっていると書いてあった。これは廃線跡の有効利用だ、旧くりでんの参考になると思い、訪ねてみた。

旧山形交通(山形鉄道—長井線を持っている—とは別会社)は山形県内にいくつかの鉄道路線を持っていたが、高島線はその一つである。高島線はJR奥羽本線高島駅から旧山形交通高島駅を通り二井宿駅まで10.6キロを走っていた。



自転車歩行者道と桜並木—5キロほど続く

た。残念ながら昭和49年(1974年)に廃線になっている。

その後、線路跡両側に桜が植えられ、JR高島駅と旧山形交通高島駅間(5.2キロ)と国道に通じる線路跡を「まほろばの緑道」(約6キロ)と名付け、自転車歩行者道として整備(美)した。現在、まほろばの緑道は、山形県の自転車道の、置賜自転車道の一部として位置付けられている(山形県南部を置賜地方という)。

JR高島駅舎にある観光案内所には、数十台の貸自転車があり、高島町の力の入れ具合が見て取れた。

私も借りて乗ってみた。8月の暑い時期だったが、まほろばの緑道はほぼ桜の木陰で、遠くに山並みも見え気持ちよかった。スポーツ自転車の親子連れや、外国籍と思われるサイクリストもいた。また、旧高島駅は趣のある駅舎であり見て損はない。なかなか魅力のある自転車道であった。

まほろばの緑道から考えると、廃線跡を自転車道にするのはありだと思う。ただ、観光のことまで考えると、かなりの特色が必要だと思う。

(宮城県栗原市在住)



旧高島駅—地元産の高島石で造られている。国の登録有形文化財に指定されている。

交通事故のない世界を目指して —愛する家族を亡くされた方の思い— 稲城市在住 Nさん(70代)にお聞きしました。

菊池和美

(聞き書き 稲城市 菊池和美):「クルマ社会を問い直す会」の中で、自分は何ができるか、何をしたらよいか、分からず迷い続けています。せめて、事故にあわれたご家族の心を社会に伝えたいと思って聞きとりをしました。Nさんは古くからの友人で、「自然と子どもを守る会」を立ち上げた時の設立メンバーの一人でした。家を訪ねると必ず奥様が対応してくれました。Nさんの奥様の死を無駄にはいけないと思い、今回投稿させていただきました。

これを機に、Nさんと一緒に地元で事故防止のための活動を開始したいと思います。

(Nさん談)

妻の事故

妻が事故にあってから2年経つ。夫婦二人の暮らしだったので、妻がいなくなっからは独りで家事全般をやっている毎日忙しく、事故のことをゆっくりと考える暇がなかった。また考えたくない気持ちもあった。

その日、妻は「明日はコーラスの練習があるから、今日のうち先に買い物を買わせておく」と言って夕方に買い物に歩いて出かけた。家から近い幹線道路の交差点で左折する大型車が妻を轢いた。即死だった。轢いた人は同じ地元の工場で働いていた人だった。

仕事先から地元の工場に帰る時だったという。夏の薄暗くなり始めた頃で、一番事故が起きやすい時間らしい。

信号は赤なのに、わき見運転だった。加害者は事件後すぐに留置された。連絡を受けた時、私は気が動転して、駆けつけたが、現場は見たくなかったから、今も余り記憶にない。その後のお葬式も大変だった。今も立ち直れない。

事故当時、弁護士の話では、事故は全て加害者の過失だったとされていた。事故から半年もたった頃、都が間に入った交通裁判があり、息子と一緒に裁判に行った。裁判所では加害者側

が全面的に悪かったとされたが、今は処分については中途半端な状態だ。

事故後に加害者からは弁護士を立てて補償を考えるとやってきた。だがその後何も進んでいない。妻の事件を担当する弁護士にも事故の時会ったきりでその後会っていない。最近電話したら、今は忙しいから妻の件は後日伺いたいと言われた。迂闊だったがやっと気持ちが落ち着いたので、進めようと思っている

幹線道路の敷設と妻の死

私の住む地区では尾根幹線と言う幹線道路を通すための区画整理が施行中だ。その事業で造られた尾根幹線で妻は殺された。地元では農家が反対したため長く事業は止まっていたが、現在は事業に従う立場になっている。道路ができることで農産物即売が発展することや、相続税支払いのための土地売買を容易にしたいためである。我々新住民(他地区から移住した住民)は環境の悪化を懸念して事業の見直しを訴えてきた。区画整理事業での幹線道路敷設は旧住民と新住民の対立を生んでいる。

尾根幹線は多摩ニュータウンと都心を結ぶ道路だ。町田市、多摩市、稲城市を通して多摩川を渡る片側二車線道路だ。一部は一車線だが、最近全線二車線になる都市計画変更のアセスメントが通って、工事が進められる予定である。尾根幹線は当初、多摩地区の一部の住民の反対運動があって、一部は地下を通っている。また、一度では渡れない交差点には3分の1の場所に待機場所を設けるなど配慮をした。

しかし私の住む稲城市ではそういった実効性のある運動はできなかった。私が活動していた「稲城の自然と子どもを守る会」では大気汚染調査を15年も続けて、自動車交通の規制や交通事故安全のための施策を訴えたが、尾根幹線道路を止めることはできなかった。また、自分は尾根幹線問題や区画整理事業の問題に20年以上取

り組み、要望書を出したが、具体的な解決策を示すことは難しかった。

道路敷設と区画整理事業

尾根幹線敷設を目的とした区画整理事業では道路用地の確保のために住民は減歩(区画整理事業を行う際に地権者が公共用地や保留地用地を提供することで減少した土地面積)として土地を無償提供するが、私のような小宅地は減歩すると家も建たない狭小宅地になってしまうから、減歩を少なくしたり、ゼロにしてもらっている。その代わりに減歩に見合う金額を10年間分割して事業者である稲城市に支払う(精算金という)ことになっている。幹線道路が通ること、宅地の地価が上がるから、減歩や精算金支払いがあっても、個人の資産としては遜色ないとされる。都や市から補助金も出るから、住民は幹線道路の敷設に応じることになる。道路はこうやって造られていく。

区画整理事業では、まちづくりへの注文が増えるとそれだけ事業費が高くなる。減歩も増えるから口を出すなどと言われる。国や都から補助金を出してもらうため、地元住民にも遠慮がある。「どうぞお願いします」という姿勢になってしまう。

だがやはり、妻の事故はこの地区のまちづくりの問題だと思う。交通事故が、起こらないよ

うな交差点に作り込むこともできたのに。それをしなかったことが問題だ。

それ迄静かだった住宅街の中を一本の幹線道路が通って、交通量は増し、小さな街区道路にまで車が入り込むようになる。

つい半年前にも家の前の街区道路で車が梨畑に飛び込む事故があった。区画整理でできた二車線の直線道路で、尾根幹線の脇道にもなる。スピードを出しやすい構造だから、車が梨畑に突っ込んだ。

昔からあった車の通りは、狭いながらも歩道に柵があったが、新しく作られる道路に歩道はあるが、柵はない。コロナで地元にいる人にはとても危険だ。

人が暮らしやすい街並みと道を

私はのんびりした稲城が大好きで、自然や街並み、人の暮らしを写真に収めてきたが、今はその良さがどんどん失われて、他地区と変わらない特色のない景色になっている。

区画整理事業は必ず幹線道路の敷設を伴う。道路が直線であることが建前になっているが、曲がった道、細い道があってもよい。その方が人にとっては自然で安全で魅力的だと私は考える。道路やまちづくりは、子どもや年寄り等、弱者の安全を第一に考えて欲しい。

(東京都稲城市在住)

新入会員からのメッセージ

福田重樹さん

きっかけは2011年中国高速鉄道事故のニュースを見て交通安全に興味を持つようになりました。その後、自動車事故の多さからクルマ社会に注目するようになりました。これから、よろしくをお願いします。

(京都府京都市在住)



サイネリア
(会員K・Tさんの絵)

会員の皆さんからの情報や出版社の情報などを参考にした、出版物の案内です。

『新型コロナ禍の交通』

上岡 直見 (著)

緑風出版

2020年11月刊

A5判 221ページ

ISBN-13 : 978-4846120207



新型コロナ禍は終息する気配がなく、今後も長く社会・経済に影響を及ぼす恐れがある。その結果、交通は大きな危機と変動の時代に入っている。中小都市ばかりではなく大都市圏でも、公共交通が危機に瀕している。鉄道で問題になる「三密」について感染リスクと対策はどうあるべきか？そして新型コロナ時代に対応する低速交通体系の充実を提案する。(出版社の紹介文より)

■内容構成(抜粋)

- 1 感染症と交通の視点
- 2 人・物・経済の動き
- 3 公共交通とコロナ
- 4 「三密」の科学
- 5 新型コロナと複合災害
- 6 「低速」交通体系の充実を
- 7 ポストコロナの社会と交通

『ストリートファイト 人間の街路を取り戻したニューヨーク市交通局長の闘い』

ジャネット・サディク＝

カーン、セス・ソロモノ

ウ 著／中島直人 監訳

学芸出版社

2020年9月刊

A5判 400ページ

3500円＋税

ISBN 978-4-7615-3261-1



歩行者空間化したタイムズスクエア、まちに溢れるプラザや自転車レーン。かつて自動車が幅を利かせていたニューヨークの街路は、歩行者と自転車が主役の空間へと変貌を遂げた。小さな実践を足掛かりに大きく都市を変え、人間のための街路を勝ち取った、元ニューヨーク市交通局長による臨場感とアイデアに満ちた闘いの記録。(出版社の紹介文より)

(会報97号で出版予告を掲載した本です。)

お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等基本情報のほかは、書評原稿の有無は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。

共同代表より

青木 勝

「信号のない横断歩道で止まらないクルマの問題」はJAFの調査をきっかけに話題になっています。この調査はインバウンドで増加した外国人が信号のない横断歩道を渡ろうとしたとき、停止しないクルマにより交通事故にあいそうになったことから始まったと聞いています。

当会でも、世話人やメーリングリストでこのことを議論しています。道路交通法第38条には、車両等は横断歩道等を横断しようとする歩行者

等があるときは、横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならないと規定されています。

しかしながら、一時停止をする車は少なく、JAFの2020年調査によると停止率は21.3%です。私はこうした法律を守るように訴える、シンプルな取り組みが当会に必要なだと考えています。みなさんのご意見もお聞かせください。

足立礼子

101号会報に同封した、今井博之さん著「交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策〈ビジョン・ゼロ〉のその後」、別刷り1・2は、クルマ社会の問題を広めるために、みなさまにご活用いただけたらと願っています。

別刷り2の「図表で見るクルマ社会の変化」のp.30、「交通事故状況の推移」を見ると、1970年代前半、年に2万人以上もの交通死者を出した「第1次交通戦争」後、状況が改善の兆しをみせたのはわずか6～7年に過ぎず、たちまち惨状がぶり返して2000年代前半の「第2次交通戦争」に突入しています。その間、欧米の多くの国は、人の命を最優先する交通安全施策に着々と取り組み成果を上げてきたことを考えると、日本で交通被害に遭われた方々は国の無策の犠牲者でもあると、つくづく痛ましく感じます。

スウェーデンでは、交通死亡事件について、国や市町村の道路管理などの責任者、警察、自動車メーカー、運輸事業者等々が集って徹底した調査と分析を行い、「類似の事件を繰り返さない」ための対策を打ち立ててきたそうです。日本では、ほとんどの交通事件を当事者同士の責任問題に帰結させており、十分な現場検証も分析も行なわれず、原因究明もされていません。もし1つ1つの事件の原因が多角的に検証されていれば、当事者同士の問題だけでなく、道路の危険、信号機の不備、スピード、ドライバー教育、車体の安全性な

ど広範な問題が明らかになっているはずで、それが予防対策に生かされていたら、多くの命が救われていたことでしょう。

しかし、そうした建設的な安全対策より、日本の交通安全対策は交通弱者への自衛教育に大きく力が注がれ、最近はそのが大手を振っている感もあります。一例として警視庁は、「信号に従っていても、横断歩道を渡っていても、必ずしも安全ではありません」「子どもたちに繰り返し教えてください……道路は危険がいっぱい!!」などと発信していますが、本来道路の危険をなくすのは警察など国の責務であるはずで、その対策はさておいて弱い子どもに自衛を強いるのは、責任転嫁という気がします。この警告文をだれもなんとも思わないようですが、もし「子どもたちに繰り返し教えてください……町はハンマーや鉄アレイを振り回す人間がいっぱい!!」という警告だったら、世間は黙っているのでしょうか。なぜか、道路交通上の危険は責任の所在が曖昧にされ、国民は自衛するしかないと思込まされ、その空気は強くなるばかりです。

信号のない横断歩道で歩行者がいてもとまらない車への「歩行者のおじぎ」礼賛の風潮も同様です。このような法も無視した本末転倒の考えが世に定着したら、交通弱者がますます車に遠慮し、おもねり、自衛を強いられることになるかと危機感を抱いています。皆さまはどのようにお考えでしょうか。

会報100号の記念特集は質量ともに充実した仕上がりとなり、両共同代表はじめ、投稿、編集校正して下さった方に改めて敬意を表します。ここでSNS、当会でも開設しているフェイスブックとツイッターについて少々述べます。フェイスブックは実名基本、ツイッターはハンドルネーム(仮名)が大半。よって後者は暴論もありますが、金言も潜んでいます。会のアカウントは担当数名のみ発言が許可されています。バズるといって、1発言に付けられる「いいね」10000(5桁)が勲章。会の名声向上には一度はバズって欲しいところです。ただ正論、良いことを言うだけではなく、見る人、とりわけ影響力の大

きいインフルエンサーの目に留まることがバズるカギのようです。一方フェイスブックは地道な活動には欠かせません。両方の良いところ取りの発言がより多く出来ればと考えています。

当会会員でもアカウントを持っていらっしゃる方かなりおられます。会員さんの発言をシェアやリツイートで当会から紹介することも出来ます。

相互に友達申請やフォローして活用されると良いと思います。既知の会員の共通の友達をたどれば会員同士はすぐみつかります。この機会に新たにどちらか片方でもSNS参入してみたいかがでしょうか。

問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内

任意参加メーリングリスト管理人 杉田正明

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加による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。2020年10月26日現在で参加者は95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。

「クルマ社会を問い直す」キーホルダーのご案内 富田悦哉

会報100号でご案内したキーホルダーのうち、Aタイプ(丸型)の製作を継続いたします。(会員富田が個人で製作しています)

普段づかひのバッグなどに付けて歩けば、日常的に楽チンで「クルマ社会を問い直す」をPRできます。

実費(材料代+送料)にてお作りしますので、ご希望の方は富田まで実費分の切手を郵送してお申し込みください。(富田住所は会報100号に同封の名簿参照)

自分のお好みのデザインで製作したいなど、相談・お問い合わせは、富田 ziteco@e00.itscom.net まで。

※実費370円(工夫して値下げしました)

切手で例えば120円×3枚、10円×1枚ですが、超過した場合は小額切手で「おつり」をお返しします。



ハメパチ Aタイプ(丸型)
表・裏 直径64mm

2020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。
創立25年を迎えた当会を支えてください。

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「2019年度会費払込済」「2020年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2019年度、2020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。

2020年4月1日から2020年10月26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。

本年は当会が設立されてから25年目に当たります。また、年4回発行している会報も前々回100号となりました。節目となった当会をぜひとも支えていただきたいと思います。

みなさまには2020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、(別紙名簿)青木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>

会からの主張、提言、お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎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ていこうと考えています。

◎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、世話人の安彦守人 cbb27337@nifty.comまでお問い合わせください(非会員は登録できません)。

案内板

■ 東京ミーティングのご案内 ~ご参加ください~ 《2/27(土)、3/27(土)》

- 時 間 2/27 9:30~12:30
3/27 13:30~16:30
- 場 所 ムーブ町屋 ミニギャラリー(予約済み)
東京都荒川区荒川7-50-9 センターまちや
https://www.sunny-move.jp/move/download/pdf/move_map.pdf
千代田線町屋駅の真上にあるビルの4階です。
※上記の時間・場所は確定です。
- 内 容 ・ 情報交流
・ 活動交流
・ 意見交流
- 問い合わせ 杉田正明 080-9538-9178



■ 「クルマ社会を問い直す」103号原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2021年3月下旬
- 原稿締切り：2021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100号に同封の名簿参照）
hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp

【投稿規定(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（会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介(書評)は除外）。
 - ・字数はおよそ10,000字以内（写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして6ページ程度）。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。短文も歓迎です。
- ◎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。原稿について質問する場合がありますので、連絡が取りやすい手段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郵送でお送りください。
- ・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。
- ・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。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。
- ・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。
- ・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。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