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）

編集：林　裕之、足立礼子
岡田百合香
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

106

2021年12月31日発行
（年4回発行）
会創立1995年

クルマの後部に「法定速度で走行します。お先にどうぞ」と書かれています。「法定速度で走行します」と書くこと自体、法定速度が守られていない現状を示しているのに加え、「お先にどうぞ」とは、「後続の車は法定速度気にせず走ってください」と言っていることにならないでしょうか。二重に、道交法違反蔓延社会を表しているように思えます。
（写真と文／足立礼子さん）
※画像は一部加工してあります。

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

★ 会報は、本会のホームページおよびブログ版ホームページでも公開しています。★

目次

■会の活動　衆議院選挙に際し「交通政策についての公開質問」を実施しました（世話人会）……2
ブログとYouTubeチャンネルの開設の報告（平間健嗣）……12
第２回会員オンラインミーティングを開催しました（青木 勝）……14
■会員の活動　第22回通学路の安全を考えるシンポジウムに参加して（長谷智喜）……17
「移動を考える」～地元ラジオ番組で自動車問題について～（木村護郎クリストフ）……23
交通事故を無くす為の抜本的な「車改革案」（平山尚弘）……25
■投稿　歩く！ PartⅡ（木村孝子）……31
安心して歩ける道を（三田直水）……31
交通事故が「ない」ということを哲学から考える（二宮英治）……33
コロナ禍でクルマ利用はやや減少したが…（小林和彦）……34
■書籍の紹介 出版物情報　『長寿社会の地域公共交通 移動をうながす実例と法制度』（西村 茂 著）……37
『アーバンストリート・デザインガイド　歩行者中心の街路設計マニュアル』（全米都市交通担当者協会〈NACTO〉著）……37
■新聞記事の紹介　毎日新聞（第22回通学路の安全を考えるシンポジウムの報告記事）……20
しんぶん赤旗（交通事故減らすには）……38
■メッセージほか　新入会員からのメッセージ…36／共同代表より…39／事務局より…40／会計よりほか…41
■案内板ほか　「第３回会員オンラインミーティング」のご案内・2022年度クルマ社会を問い直す会総会のお知らせ…43／原稿募集案内…44

リポート 会の活動

衆議院選挙に際し「交通政策についての公開質問」を実施しました

世話人会

2021年10月31日の衆議院選挙に際して、当会の希望する政策を政党へ伝えることも兼ねて主な政党へ「交通政策についての公開質問」を実施しました。

世話人会で、過去に実施した政党への公開質問などをもとにして最新の政策要望一覧を作成し、それらの政策について「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を記入するという形で質問を送りました。

質問状送付先は以下の通りです。

・公明党　・国民民主党　・社会民主党
・自由民主党　・日本維新の会　・日本共産党
・立憲民主党　・れいわ新選組

公明党、社会民主党、日本共産党から回答がありました。

国民民主党、自由民主党、日本維新の会、立憲民主党、れいわ新選組からは回答がありませんでした。

回答を得られた政党は３党のみで、過去の選挙の際に実施した公開質問と比較しても極めて少ない結果でした。

送付状

2021年10月12日

各党政策担当責任者殿

クルマ社会を問い直す会
共同代表　青木　勝
共同代表　足立礼子

交通政策についての質問状への回答のお願い

私どもは1995年に発足した市民団体で、クルマ社会がもたらす諸問題・各種弊害についてその改善を求めて活動してきております。

これまで、衆議院および参議院の選挙に際しましては、各政党に交通政策についての考え方を公開質問という形で数回おたずねして参りました。

今回衆議院選挙が行われるのに際しましても、各政党の考え方をおたずねいたします。

今回は、私どもの会がもっとも強い関心を持っている領域に限りまして、私どもが望む政策をかなり具体的に列挙いたしますので、それらに賛同か否かをご回答頂きますようお願い申しあげます。

今回ご質問させて頂く項目は、各政党におかれまして、党の政策として公式に検討したことがない項目も含まれていると思いますので、回答は必ずしも公式のものではなく、回答者様の党の判断についての予想と言うことで結構でございます。私どもとしては各政党の姿勢・目指す方向をその回答から理解したいと思います。

お忙しい中、大変恐縮ですが、ご回答頂きますようお願い申しあげます。

尚、かってながら、選挙前に各政党の回答を一般に公表したいと思いますので、10月19日までに下記の宛先まで、同封した返信用封筒にて投函、またはEメールで返信して頂きますようお願い申しあげます。

【回答結果】

質問内容と回答結果は以下のとおりです。記入意見は最後に記しています。
※国民民主党、自由民主党、日本維新の会、立憲民主党、れいわ新選組、は回答なし。

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は〇、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×
公明：公明党　社民：社会民主党　共産：日本共産党

1．交通政策基本法　人命最優先理念の明確化

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
安全最優先 １－１　交通においては、安全、生命・健康の保持を最優先することを明記する。	○	◎	◎
安全優先順位 １－２　交通安全においては、物理的に弱い立場にある歩行者を最優先し、次に自転車を優先することを明記する。交通弱者の自衛・注意に依存した交通安全ではなく、ドライバーの注意責任と行政の交通対策による交通安全を第一とする	○	◎	◎
公共交通優先 １－３　クルマを利用できない状況下にある交通弱者・移動制約者の交通・移動の可能性を保障するために、公共交通をマイカー交通に優先させることを明記する。	○	◎	◎
自動車総量の削減 １－４　人命の安全、地球温暖化防止、環境汚染物質削減等の観点から自動車総量の削減を目指す。その対策として公共交通や自転車の利用を推進する。	△	◎	◎

2．道路における歩行者安全対策

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
歩道 ２－１　一般道路の歩道・車道分離を促進する。歩道幅員は車いすが安全に通行できるよう道路構造令で規定寸法を確保する。歩行者が多い地域は車線削減も検討して歩道設置を実行する。また、歩道を通行できる交通用具はごく限定されたものとし、自転車をはじめ新マイクロモビリティの通行場所は原則として歩道とは別に確保する。	◎	◎	◎
速度抑制 ２－２　道路交通法施行令に定める自動車の最高速度を時速30kmとする（制限速度標識がない一般道路の最高速度は時速30kmとなる）。道路によって時速30km超を許可する場合は、制限速度標識によって最高速度を標示する。	○	◎	○
速度抑制 ２－３　住宅街の道路、保育･教育･公共施設等の周辺道路は、とくに歩行者最優先とし、車の速度は時速20km未満に制限する。車の進入と速度を抑制するハンプ、シケイン、ボラードなどの速度抑制設備を設け、速度違反取り締まりを実施して監視する。	○	◎	◎
歩行者優先ゾーン ２－４　現行の「ゾーン30」は2-3をふまえ「ゾーン20」としてさらに拡大をし、その中に、車の走行･進入を原則禁止とする「子どもの遊べる道、住民が憩える道」を増やす。本ゾーンの歩行者最優先の理念と意義を国民に積極的にアピールする。	△	◎	◎
スクールゾーン ２－５　通学に用いる道路は「スクールゾーン」として積極的に規制区域指定を行い、自動車の速度制限等の対策を講じる。とくに登下校時間帯は、原則として生活道路における自動車の通行を禁止する。	◎	◎	◎

歩車分離信号 ２－６　歩行者・自転車が利用する交差点には、歩車分離信号（歩行者横断中は車の右折･左折をさせない完全分離式）を設置する。現行交差点においても、右左折事故が多い･大型車が多い・見通しが悪い等の交差点から優先して全部の切り替え設置を急ぐ。	○	◎	◎
横断歩道 ２－７　横断歩道は、高齢者や身障者の使いやすさと安全を第一に考慮し、歩行者に必要な箇所にはもれなく、道路平面上に設置する。横断歩道橋や地下歩道しか横断手段がない場所にも道路平面上に横断歩道を作る。横断歩道は音声つき信号機設置を原則とし、押しボタン式信号機は押すとできるだけ短時間で変わるものにする。	○	◎	◎
交通弱者の通行権尊重 ２－８　道路管理者の義務として、道路に関する歩行者・自転車利用者の要望を積極的に聴取し、その通行権を最大限に尊重することを定める。	○	◎	◎

3. 道路における自転車の安全対策

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
自転車専用通行帯 ３－１　車道と歩道がある道路においては、自転車専用通行帯を設ける。現行道路の車線削減や一方通行化を講じつつ設置を急ぐ。また自転車専用通行帯上は駐停車禁止とし、違法駐車は厳しく取り締り自転車専用通行帯の効用を確保する。【※補足　自転車専用通行帯とは、道路交通法に定められた車両通行帯で、自転車専用のもの。道路構造令では自転車通行帯といい、幅員1.5m以上（但し１mまで縮小可）。通称として「自転車レーン」と呼ばれることもある。自転車専用道路や自転車道、自転車ナビマーク（法外表示）とは異なる。】	◎	◎	◎
速度抑制 ３－２　自転車専用通行帯のない道路では、自転車の安全確保のため車の最高速度を時速30km（2-3で要望している法定最高速度）以下とし、自転車の安全走行を優先させる。車が自転車を追い越す際には側方距離を十分とり（1.5m以上が望ましいといわれている）、無理な追い越しをしないよう、車運転者への指導を徹底する。	○	◎	◎
自転車通行位置の明示 ３－３　道路には自転車が安全に通行できるよう通行位置･通行方向をとぎれなく明示し、交通ルールの順守が視覚的に容易になるようにする。	◎	◎	◎
交通ルール周知 ３－４　自転車のルールを自転車利用者と車利用者に理解させるよう、テレビやSNSで広報を繰り返し行う。小中高校において交通ルールと自転車使用法の講習を必修にする。一般自転車利用者に対しても、あまねく自転車交通ルールの学習機会を確保し、「自転車ルール受講証」を交付する。	○	◎	◎

4. 運転免許資格基準・運転者教育の強化

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
４－１　全ての運転免許取得および更新希望者には、国交省が事業用自動車の初任運転者に義務づけているのと同等の適性検査（運転シミュレーターを用いた運転動作正確性、安全運転態度、性格、動体視力、眼球の動き、周辺視野、夜間視力、危険感受性、注意の配分、判断動作タイミング等に関する検査）、クレペリン検査を義務づけ、厳しい合否基準を設ける。ドライブレコーダー等の「運転評価」装置も導入・活用する。合格でも成績の低い者、違反点数の多い者は免許有効期限を短縮する。	△	◎	○

心身健康検査 ４－２　全ての運転免許取得および更新したい者には、血液循環器系健康診断、睡眠時無呼吸症候群簡易問診テスト、新久里浜式アルコールテスト、視力・動体視力・視野（全方向）検査（60歳～）、認知症検査（60歳～）を義務づけ、厳しい合否基準を設ける。合格でも「要観察」の者は運転免許有効期限を短縮し、医師による経過観察を義務づける。	○	◎	○
交通法規順守、交通弱者優先の教育 ４－３　運転教習の際、速度順守、一時停止順守等の交通法規順守教育を徹底して行う。車の速度が30km/hを超えると衝突時の歩行者の致死率が跳ね上がること、「ゾーン30」の意義と物理的対策の説明、歩車分離信号の効果と信号順守の徹底、自転車と並走時の注意等、交通弱者優先の教育を強化する。	◎	◎	◎
子どもや高齢者、心身障がい者の特性を踏まえた教育 ４－４　子どもや高齢者、心身障がい者等に充分な自制的行動を求めることはに限界がある。子ども（特に７歳以下）は交通教育では行動を自制できない（させられない）と実証されている。交通弱者の特性を踏まえた運転教育を徹底させる。	◎	◎	◎
被害者への理解教育 ４－５　運転免許取得・更新時、及び道交法違反による免停処分者者には、交通事件による被害者や遺族の講話等のビデオ視聴を義務付ける。	◎	◎	◎

5. 自動車の事故防止・安全装置の義務化

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
装備義務化（一部は開発を含む） すべての自動車に安全に資する、以下の装備を義務づける。			
５－１・制限速度順守装置	○	○	○
５－２・衝突予防装置（居眠り、不注意、心臓発作、誤操作等による暴走抑止）	◎	◎	◎
５－３・同乗者（乗客）が操作できる緊急停止装置	○	◎	◎
５－４・アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置	◎	◎	◎
５－５・トラックに歩行者や自転車の接近を知らせる警報音装置、自動停止装置	◎	◎	◎
５－６・免許証ＩＣカードがないとエンジンがかからない装置（無免許運転防止）	○	○	○
５－７・アルコールインターロック（飲酒運転防止）	○	◎	◎
５－８・信号遵守装置	○	○	○
５－９・ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ（トラック、バス、タクシーなど）	○	◎	◎
５－10・イベントデータレコーダー	◎	◎	◎

6. 交通事故の原因究明と抜本的防止体制の強化

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
記録装置活用 ６－１　１つ１つの交通事故の原因を科学的に究明するため、ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、さらに死亡・重傷事故ではイベントデータレコーダーのデータ保存と、第三者機関を設けての解析を義務化する。	○	◎	◎
事故撲滅の検討体制強化 ６－２　死亡・重傷事故について、詳細な現場検証をもとに、多分野の研究者・関係者（交通、道路、自動車、教育、医学等）による原因分析と事故撲滅のための検討機関を設ける。	◎	◎	◎
警察と第三者機関の連携 ６－３　警察官の負担軽減と不正（負傷者がいても物件事故扱いにするなど）防止のため、事故の現場検証等を警察と、警察以外の独立した調査機関とが連携して行う体制を設ける。	○	◎	○

7. 違法運転による交通加害者の厳罰化

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
刑罰強化 ７－１　過失運転致死傷罪における加害者起訴率は約１割、うち実刑率は５％と極めて刑が甘い。また危険運転罪も適用解釈が一般常識とかけ離れ、適用範囲が極端に狭い。いずれも違法運転の抑止力となり得ておらず、被害者・遺族の被る損失・苦悩の大きさとの不均衡も著しい。違法運転により死亡・負傷事故を起こした者は、違法運転という行為自体が未必の故意にも通じるのであり、「認識なき過失」でも、結果責任で厳しい刑罰に処するよう、刑法の見直しをする。危険運転罪の適用解釈も拡大する。	○	◎	○
運転免許資格 ７－２　違法運転により交通死亡・重傷事故を起こした加害者には、運転免許を与えないように法改正する。	○	◎	○

8. 安全と移動の権利を守る公共交通推進のまちづくり

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
速度規制 ８－１　市街化区域内は、幹線道路を除き、原則全域の道路を時速30km制限とする。	○	◎	◎
市街化区域条件 ８－２　公共交通計画を適切に内包した都市計画にするため、市街化区域の範囲は、鉄道・路面電車駅からおおむね500m、バス停から300m範囲に限定したものとなるようにエリアの再編を図る。市街化区域を縮小しない場合は、当該地区への公共交通網の導入を進め、500mもしくは300m圏内に含まれるようにする。	△	◎	△
駅周辺対策 ８－３　鉄道駅周辺などまちの中心部は、公共交通と歩行者、自転車を中心として自動車進入を抑制した「歩けるまち」への転換を進める（欧米でまちの活性化に資することが実証されている）。	◎	◎	◎
交通保障計画 ８－４　自治体は住民に対する最低限の生活保障としての「公共交通保障計画」を、都市計画や集落計画と整合させて策定する。	○	◎	◎

公共交通維持運営費拠出			
８－５　公共交通の整備・運営は自治体任せにせず、国もナショナルミニマム（国民の最低限の生活保障）として負担する。上下分離方式の採用にあたっては、下の部分（線路や車両などのインフラ部分）を国も負担する。30～50年という長期視野に立って維持運営を行う。	○	◎	◎
８－６　公共交通保障計画に位置づけられた鉄･軌道及びバス･コミュニティバスの軌道敷･路盤・レール・架線・駅・車両等設備費及びその維持補修費は、経営体から要請があれば国が３／４～全額負担する。	○	◎	○
８－７　公共交通保障計画に位置づけられた鉄･軌道及びバス･コミュニティバスの人件費･エネルギー費等運営費については､経営体から要請があれば国が１／４～３／４負担する。	○	◎	○
８－８　公共交通運賃の居住地による格差をなくすため､距離あたりの運賃の上限を定め､赤字分は国が補填する制度を設ける。	△	◎	○
災害時補助 ８－９　鉄道の災害復旧に際し、国の補助を拡充する。現在は鉄道軌道整備法の規定に基づき、災害復旧事業への補助対象は赤字路線に限定され、補助率は原則国が１／４、地方が１／４だが、状況により黒字路線にも国の補助を広げ、また国の補助率を１／４から１／２に引き上げる。	◎	◎	◎
路面電車増設			
８－10　人口20万人以上の都市においては、路面電車の導入を図る。導入空間の確保が困難な場合は単線運転による導入を図る。	○	◎	○
８－11　かつて路面電車が走行していた道路については、路面電車の導入空間を確保しやすい可能性を踏まえ、既に当該道路下に地下鉄が存在する場合も含めて、復活を図る。	△	◎	○
道路建設見直し ８－12　人口減少時代に入り、既存の道路や橋梁などの維持管理も困難を増す中、道路拡幅および新規の道路建設は、都市計画道路も高速道路も原則見直しをする。	△	◎	◎

9. 排ガス等による健康被害・環境汚染・温暖化の防止対策

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
PM2.5削減 ９－１　喘息の原因の１つとされるディーゼル排気微粒子削減のため、環境基準が定められたPM2.5の汚染状況を全国で測定する体制をより強化し、かつ、自動車からの排出基準を早急に制定する。	◎	◎	◎
公共交通への転換 ９－２　CO_2をはじめとする地球温暖化物質・環境汚染物質の削減、限りある資源の有効活用のためには、ガソリン車から電気車への転換ではなく、自家用車やトラックを減らして公共交通や鉄道輸送などへの転換が最も有効である。そのことを基本認識として国や自治体は交通政策を立てる。	△	◎	◎

10. 外部費用・社会的費用をふまえた自動車税制の見直し

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
道路費用 10－１　道路整備･維持費用については､自動車関連諸税でそのすべてを賄うこととする。	△	◎	○

社会的費用を自動車税に 10－2　自動車事故による命・身体の損害（損害保険でカバーされない部分）、排ガスによるぜんそくなど健康への損害、騒音による損害、地球温暖化の損害、道路建設による景観や生態系破壊の損害等、自動車利用者が負担していない外部費用・社会的費用が多額に上ると推計される。その費用は自動車関連諸税で負担すべきものであり、その税額は補償費用に見合うよう定める。	◎	◎	○

11．道路交通行政一本化改革

クルマ社会を問い直す会が望む要望	公明	社民	共産
道路交通行政 11－1　道路交通行政は主に国土交通省と国家公安委員会（警察庁）が管掌しているが、道路の計画・管理は国交省、交通規制と取締りは国家公安委員会と所掌分担が分けられているため、個々の道路交通行政に係わる事案において毎度省庁間のすりあわせを必要とするだけでなく、方針・見解の相違などで迅速かつ合理的な行政執行に支障するという弊害が生じている。この分権体制は道路交通だけに限った特異なものであり、車両の認定・検査などは現在も国交省の所掌なので、今後の自動車技術の急速な進展とそれに伴う法改正への対応も踏まえ、鉄道、航空、海上等に倣い道路交通に係わる計画・管理の責任を国交省に一本化し、人命の安全を第一とした道路交通行政を推進し、加えて行政効率の向上を図る。その際、道路交通取締りだけは海上保安庁のような外局とすることも認める。 国交省への統一により、信号機の設置、横断歩道の設定、制限速度の設定、歩行者専用道路（スクールゾーン）の設定、ゾーン30規制の設定などが新たに国交省の所掌となるので、それらの計画管理を自治体へ権限委譲することにより、都市計画やまちづくり方針に即した安全で住民の納得出来る合理的な道路交通の実現を図る。	△	◎	○

その他ご意見（自由記入欄）

公明党　　空白
社会民主党　空白
日本共産党　空白

回答に付記されている補足など

公明党の回答に付記されている補足説明

（下線はご回答者による）

1－1
（交通の安全の確保）第七条　交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。
2　交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

1－2
（交通の安全の確保）第七条　交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。
2　交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

1－3
（高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策）第十七条　国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

1－4
（交通による環境への負荷の低減）第四条　交通

に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

２－２
※速度規制については、地域の実情や道路交通状況、地域住民の御意見等も踏まえて実施している。最高速度を一律に時速30kmとすることについては、地域の実情や交通の円滑の観点も考慮し検討したい。

２－３
※参考：公明党政策集より⇒車の進入を抑制するライジングボラード(自動昇降する車止め)、速度を抑制するハンプ(道路の一部を隆起させた構造物)、横断歩道部分が一段高くなっている「スムーズ横断歩道」などの道路上に整備した構造物等と、最高速度30km/hの区域規制を、地域の実情に応じて適切に組み合せる「ゾーン30プラス」の推進により、生活道路における交通安全の一層の向上を図ります。

２－４
※参考：公明党政策集より⇒車の進入を抑制するライジングボラード(自動昇降する車止め)、速度を抑制するハンプ(道路の一部を隆起させた構造物)、横断歩道部分が一段高くなっている「スムーズ横断歩道」などの道路上に整備した構造物等と、最高速度30km/hの区域規制を、地域の実情に応じて適切に組み合せる「ゾーン30プラス」の推進により、生活道路における交通安全の一層の向上を図ります。

２－６
※地域の実情や個別の道路交通状況、地域住民の御意見等を踏まえ、適切な箇所に歩車分離式信号機を設置することとなっていると承知。歩行者・自転車が利用する全ての交差点において一律に歩車分離式信号機を設置することについては、地域の実情なども踏まえた検討が必要。

２－７
※地域の実情や個別の道路交通状況、地域住民の御意見等を踏まえ、適切な箇所に横断歩道及び信号機を設置することとなっていると承知。全ての道路で対応することについては、地域の実情なども踏まえた検討が必要。

３－１
※自転車利用環境創出ガイドラインより抜粋⇒「自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。整備形態は、後述する自動車の速度と交通量を勘案して選定した完成形態参照)を基本とする。」
※交通需要マネジメントによる車線数の削減や一方通行規制等の検討

３－２
※速度規制に当たっては、地域の実情や個別の道路交通状況、地域住民の御意見等も踏まえて実施していると承知。最高速度を一律に時速30kmとすることについては、交通の円滑の観点も考慮した検討が必要。
※自転車を追越しをしようとする車両は、前車の速度等に応じてできる限り安全な速度と方法で進行しなければならないことを引き続き周知する必要あり。

３－３
※自転車利用環境創出ガイドラインより抜粋⇒「自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、道路標識、道路標示だけでなく、法定外の看板及び路面表示について検討するものとする。なお、路面表示については、Ⅱ章1.1.4で後述する標準仕様で統一することを基本とするが、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々

な応用もあり得る。」

４－１
※交通事故の情勢や運転者に生ずる負担等を踏まえた検討が必要

４－２
※交通事故の情勢や運転者に生ずる負担等を踏まえた検討が必要

５－１
※令和元年に策定された自動速度制御装置（ISA）のガイドラインに基づき、実用化に向けて検討。

５－２
※平成28年にドライバー異常時対応システム等のガイドラインが策定
※事業用車両については、ドライバー異常時対応システム付きの車両導入時の補助金を交付（・R2.1 衝突被害軽減ブレーキの義務化）

５－３
※平成28年にドライバー異常時対応システム（同乗者押しボタン型）のガイドラインが策定
※事業用車両については、ドライバー異常時対応システム付きの車両導入時の補助金を交付

５－４
※令和２年にペダル踏み間違い急加速抑制装置の性能認定制度が創設
※令和２年から高齢者のペダルの踏み間違いに係る事故のメカニズム解明のための調査を実施

５－５
※令和元年10月に、側方衝突警報装置が義務化
※事業用車両については、側方衝突警報装置付きの車両導入時の補助金を交付

５－７
※平成24年にアルコール・インターロックのガイドラインを策定
※事業用車両については、アルコール・インターロック導入時の補助金予算をＲ４予算要求にて国交省が要求中

５－８
※自動車の検知技術の向上と、地図データや道路インフラ等の外部情報を活用した安全対策を進めていく必要あり

５－９
【全般】　ドライブレコーダーは、啓発活動など適正利用を促進
【事業用自動車について】　ドライブレコーダー及びデジタルタコグラフについては、事業用自動車の一部に装着が義務付けられているが、機器の導入費用に係る事業者負担もあるほか、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っている事業者もあることから、更なる義務付け拡大については慎重に検討する必要がある。なお、事業用自動車に装着するドライブレコーダー及びデジタルタコグラフの導入については、平成22年度に補助制度を創設して以降毎年度補助を実施しており、引き続き補助事業を実施するべく、予算要求中。

５－10
※令和３年９月に、事故情報計測・記録装置を義務化

６－１
※交通事故に係る科学的な研究を目的とした調査は、交通事故調査分析センターにおいて行っている。

６－３
※交通事故に係る調査は、交通事故調査分析センターにおいて科学的な研究を目的とした調査を行っている。

８－１
※地域の実情や個別の道路交通状況、地域住民の御意見等を踏まえ、必要な速度規制を実施することとなっていると承知。市街化区域内で最高速度30km毎時の速度規制を一律に実施することは、検討が必要。

８－２
※市街化区域は、鉄道駅等からの範囲だけで定めるのではなく、当該都市計画区域における人口及び産業の将来の見通し等を勘案して定めるもの。
※公共交通の観点を踏まえた都市のコンパクト化については、市町村による立地適正化計画の作成等を通じて取り組んでいる。

８－３
※駅前等のまちなかにおける歩行者空間の不足等に対応するため、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた取り組みを進めている。

８－４
※地方自治体が、「地域公共交通計画」を、まちづくりに関する計画とも調和したものとして作成し、公共交通の改善や移動手段の確保などに取り組むことを国が支援する。

８－５
※地域公共交通確保維持改善事業費補助金により幹線バス交通、デマンドタクシー等の運行費や地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等に対し国が支援中。その制度のあり方については事業者や自治体のニーズを踏まえ、検討。

８－６
※地域公共交通確保維持改善事業費補助金により幹線バス交通、デマンドタクシー等の運行費や地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等に対し国が支援中。その制度のあり方については事業者や自治体のニーズを踏まえ、検討。

８－７
※地域公共交通確保維持改善事業費補助金により幹線バス交通、デマンドタクシー等の運行費や地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等に対し国が支援中。その制度のあり方については事業者や自治体のニーズを踏まえ、検討。

８－８
※地域公共交通確保維持改善事業費補助金により幹線バス交通、デマンドタクシー等の運行費や地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等に対し国が支援中。その制度のあり方については事業者や自治体のニーズを踏まえ、検討。

８－９
※災害による鉄道の復旧に対しては、２つの支援制度あり。
①鉄道軌道整備法に基づく法律補助
・上下分離方式の導入等の要件を満たした場合、補助率を1/3に嵩上げ
・平成30年６月の法改正により、黒字の鉄道事業者であっても一定の要件を満たせば補助することが可能。
②「特定大規模災害等鉄道施設災害復旧事業」に基づく予算補助（補助率：1/2）
・経営基盤が脆弱な鉄道事業者が大規模災害を受けた場合、上下分離方式を導入すること等が要件

８－10
※都市の規模や将来の旅客需要、都市スペースの利用状況、地形的条件などを考慮して、適材適所の交通システムを導入することが重要。

８－11
※都市の規模や将来の旅客需要、都市スペースの利用状況、地形的条件などを考慮して、適材適所の交通システムを導入することが重要。

８－12
※平時・災害時を問わず安定した人・もの・情報の移動を確保するためにも、激甚化・頻発化する災害も踏まえた災害に強い道路ネットワークを構築するとともに、生産性向上や地域活性化に資する道路の整備を進める必要がある。
※インフラ老朽化対策も盛り込まれた５か年加速化対策を着実に実施する。
※公共インフラ（社会資本）を賢く使う取り組み、集約・再編を進める「戦略的インフラマネジメント」を徹底する。

９－１
※中環審において答申される排ガス規制の強化

方針を踏まえて、新たな排ガス規制を道路運送車両法に規定していく。

９－２
○次世代自動車（EV車、PHV車、HV車、FCV車（水素燃料））の普及促進、燃費性能の向上
○公共交通分野における脱炭素化とマイカーだけに頼ることのない移動しやすい環境整備を図るため、まちづくりと連携しつつ、LRT・BRTやEV等の二酸化炭素排出の少ない輸送システムの導入を推進
○地方公共団体における地域公共交通計画の作成に対する支援やMaaSの社会実装等を通じた公共交通サービスの更なる利便性向上による利用促進
○物流分野においても、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進
○物流サービスにおける電動車活用の推進、自動化による新たな輸送システム、グリーンスローモビリティや超小型モビリティの導入促進

リポート 会の活動

ブログとYouTubeチャンネルの開設の報告

平間健嗣

今年の８月に会の公式ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」、公式YouTubeチャンネル「人にやさしい道＆交通」を開設しました。

今までに当会から会報、冊子、その他各種の文書などの形で様々な情報が発信されています。そういった情報をブログ記事や動画などのコンテンツに変えて発信することで、クルマ社会の問題について関心の低い方も含めてより広い範囲の人々に情報が伝わることを期待しています。

ブログ記事、YouTube動画は検索サイトからのアクセスの他、SNS等で情報を広めるときにも使いやすいので会員のみなさんの個人SNSアカウントなどでクルマ社会の問題を発信するときにも気軽にお使い下さい。

人にやさしい道＆交通 - YouTube
https://www.youtube.com/channel/UCUPXGnNXNYThgPJ4GUpsMpw

クルマ社会を問い直すブログ
https://kuruma-toinaosu.org/blog/
※モニターのサイズに合わせて体裁が変化するレスポンシブWebデザインになっていますので、パソコン、スマホ、タブレットいずれからアクセスしても正常に閲覧できます。

当会の各ブログ類の位置づけ

現在公式サイトの移行作業を進めていますが、新公式サイト完成までの間、会の活動の最新情報を発信するためのサイト「クルマ社会を問い直す会ブログ版」（http://krm-tns.seesaa.net/）があります。

また、当会の有志によるブログ「脱クルマフォーラム」（http://toinaosu.seesaa.net/）と「歩行者の道」（http://hokousya.seesaa.net/）があり、会員が交代で主張や思いなどを投稿しています。

今回新たに開設した会公式ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」（https://kuruma-toinaosu.org/blog/）は、会が会報やウェブサイト等で公式に発信している情報をより親しみやすいブログ記事のスタイルに作り変えて発信するためのブログです。

ブログとYouTubeチャンネル開設の理由

人に情報や主張などを伝える方法には、紙媒体で会報を発行、街でチラシを配布、チラシをポスティング、友人知人と直接話す、街中のイベントでアピール、ウェブサイトで情報発信、ウェブサイトに会報のPDFを公開、メールマガジン発行、など色々ありますが、手段が異なれば

ブログの画面（パソコンの表示例）

YouTubeチャンネルの画面（パソコンの表示例）

情報が伝わる相手の属性や範囲も異なります。

当会の情報発信の手段にブログと動画を加えることにより、今まで情報が届いていなかった層の人々に情報が伝わる可能性が高まります。

これがブログとYouTubeチャンネルを開設した理由です。

インターネットの負の面に対する対応

インターネット上では差別的言動や誹謗中傷が横行しています。少しずつ対応は進んでいるものの、未だ対策は不十分なままです。

この度開設したブログとYouTubeチャンネルでは、コメント欄のような不特定多数の人が書き込める機能は一切設けていません。これにより差別的な書き込みなどが行われることを防いでいます。

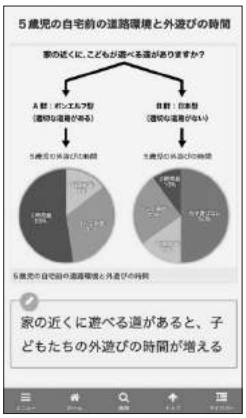
記事や動画を見て会に問い合わせをしたい方がいた場合は、会の問い合わせフォームから送信してもらえるよう会のウェブサイトへのリンクなどを掲載しています。

１つめのコンテンツ「安心して遊べる道は子どもの成長にも地域のにぎわいにも大切」を公開

ブログに１つ目の記事「安心して遊べる道は子どもの成長にも地域のにぎわいにも大切」を公開しました。

この記事は、会員の今井博之さんが「こども環境学会2009年大会（千葉）プレ大会」において行った報告をとりまとめて当会が発行した冊子「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」の内容をもとにして作成しています。

近所に子どもが遊べる道がある場合とない場合とで、子どもの遊びや大人同士の交流、治安などにどのような違いが出るかという調査結果や、子どもが近所の道で遊べるような町にする



ブログ記事の画面（スマホの表示例）

YouTubeチャンネルの画面（パソコンの表示例）

方法としてボンエルフなど諸外国の実践例の紹介、などを掲載しています。

また、ブログ記事は他のウェブページやSNS投稿、動画などの引用が容易という利点があるので、諸外国の実践例の紹介動画や写真などを埋め込みで引用し掲載しています。

動画は、ブログ記事の内容を音声付きのスライドショーにしたものになっています。ブログ記事のうち他のウェブページの引用など動画に移行するのが困難なものについては動画では省略しています。

特にブログに関しては記事が増えないとアクセスが増えにくいので、ブログ記事、動画ともに今後できるだけコンテンツを増やしていく予定です。

リポート 会の活動

第２回会員オンラインミーティングを開催しました

青木 勝

2021年10月16日（土）10時～11時45分、第２回のオンライン（Zoom）による会員ミーティングを開催しました。

参加者は17名。うち１名は非会員で（その後入会されました）、退職後、大学院で「歩行空間のユニバーサルデザイン」を研究されている方です。九州から北海道まで全国各地からご参加いただきました。

自己紹介のあと、熱心な意見交換が行われました。主な意見をお伝えします。

■交通事故のない社会の重要性が理解されにくい

◎会社での面談で自分のやりたいことを上司に話す機会があった。そこで交通死亡事故のない社会を実現したいと話した。上司から紛争や貧困、病気で亡くなる人もいるのにどうして交通事故にこだわるのかと言われた。そのとき上司に反論ができずもどかしい思いを持った。私は子どもをもっているので、毎日、交通事故にあわないかと心配している。

◎現在の日本の交通状況は法律違反がまかり通っている。私も職場でそういった場面がよくあった。そのときには、紛争や貧困なども悲惨極まりない問題の一つで、それらも大事、クルマ問題も大事だと話してきた。そしてクルマ問題は市民が市民の人権を奪う問題だと正論を話した。しかしながら、正論を話しても相手の心に響かなかった。人の心はマヒをしている。クルマ優先社会が浸透している。

◎市街地にクマが出現すると、死傷者が誰もいなくても人々は大騒ぎして対処している。それと比べると毎年何千人も死亡している交通事故の対応は人々の心をマヒさせている。

◎私の会社では社員の交通事故情報を名前は伏せたまま、それ以外は原則公開して、交通事故防止に努めている。絵を見て危険予知トレーニングをしている。これまでは交通事故を人権からの視点でとらえていなかったので、社長に直接メールで進言してみたい。

◎問題提起して、しらじらしい感じになった経験がある。交通事故を矮小化して加害者と被害者の問題としている。交通事故は当事者だけの問題だけでなく、誰にでも取得できる運転免許制度、道路構造、信号、速度システム、車体などに根本的な問題がある。それを伏せて弱いものが手を挙げてわたりましょうということが交通安全施策になっている。

◎研究はするが、交通事故の問題は仕方がないと諦観している大学の先生もいる。根本的に国は都合の悪いことは隠している。

◎歩行者は青信号をクルマとの信頼の原則により横断している。歩行者は飛び込んでくる車を避けることができない。しかしヒューマンエラーは必ず起きる。現在は人とクルマが対立する交通環境である。しかし、ドライバーも家族がいて、自分の家族も歩行者となる。人とクルマ

が対立するものでなく、お互いの通行権を守る環境が大切である。歩者分離信号はお互いの通行権を守れるものである。
◎ドライバーにはクルマの運転が好き、加速を楽しみたい、ぶっとばしたいという趣味で運転している人がいる。その一方、交通事故によっては無辜の民が無差別に死傷している。また、過失による交通死亡事件の罪が軽すぎる。

■繰り返される通学中の交通事故

◎最近自宅近くで、朝の通学時、ボランティアが付き添うなか、小学生が交通事故に遭った。T字路でわき道から出てきた乗用車が左折時に国道直進中の大型トラックと衝突した。そのはずみで乗用車が通学中の小学生の列に突っ込み7人が負傷した。
◎この件はどのようにすれば交通事故が防げたのだろうか。ボランティアが果たせる役割はあったのだろうか。
◎この事故は死亡者がいないので大きく報道で取り上げられていない。大津の事故と同様に一地域だけの問題ではなく全国、いつ起きてもおかしくない事故だ。メディアがもっと取り上げることが大事だ。
◎自分も通学ボランティアをしている。クルマが来たときに交通法規通りにすると子どもたちを通すまで、クルマを止めることになる。子どもたちが多いと車を優先させることがある。クルマを通過させたほうが安全だと考えるときもある。対応が難しい。
◎根本的な交通事故の原因をつぶさなければ交通事故はなくならない。悪質なドライバーがうようよしている。処分が軽いので抑止力にならない。
◎運転免許の違反点数が「もっぱら死亡事故」で20点であり、あまりにも低い。日本は不注意の死亡事故点数は低すぎる。
◎ドイツ並みに悪質であれば免許を取り上げるようにすべきだ。ドイツでは「一生涯免許はく奪」制度がある。日本も導入したほうがよい。
◎地方では車がないと生活ができない。公共交通機関が惨憺たるものとなっている。
　ヨーロッパでは公共交通機関に政府や地方公共団体からの公的援助を増やしている国もある。
◎自分の住んでいる地域では公共交通を使わない人が多い。都心に行く人は利用者が多いが、ローカル線は便数が少なく乗らない人が多い。父が高齢のためクルマの運転をやめた。そうすると、いままで通っていた農園など歩いていけないので、外に出ることがなくなった。コミュニティバスは1時間に1本で不便である。交通インフラが不十分なので、クルマが補完している。それを変える必要がある。
◎私は緑内障になり人を殺してしまうかもしれないと思い免許を返納した。現在の警察の視野検査は甘いように思える。
◎警察の視野検査はずさんなところがある。視野は高齢になると狭くなる。運転にとって視野が重要。視野検査を厳正にすることが重要である。日本では公共交通を自助努力としているが支援を広げて福祉対策としても取り組んだほうがよい。
◎医師免許、弁護士免許などは、不正などあると失効するのに比べて、運転免許証の失効はゆるい。

■歩者分離信号により交通事故が抑制できる

◎歩者分離信号は歩行者だけでなくクルマどうしの事故も減少する。このことをアピールしていけばもっと分離信号が普及していくと思う。
◎スクランブル交差点や右折車と直進車とを交差させない交差点の導入は事故を減少させる。大津の事故はクルマどうしの事故によって歩行者が被害を受けた。歩車分離信号にしたからといって渋滞がひどくなることはない。スクランブル交差点は渋滞解消のために作られた。
◎交通安全期間中、交差点に立つ警察官は青信号で横断している歩行者の直前・直後をクルマに通行させない。歩行者が横断してから、クルマを通行させる。このとき、渋滞が発生しやすい。しかしこれが道路交通法にうたわれている横断方法である。青信号で横断しているのに危険な状態であることを変えていかなければならない。人の命と渋滞と比べようがない。
◎交通犯罪の罰則を重くすると運転できなくなる人が増える。しかしながら、公共交通が不便

なので生活できない。そのため罰則を軽くする。このストーリーを受け入れてはいけない。

■クルマメーカーの責任や世界の交通状況

◎池袋暴走事故についてクルマメーカーの責任はあるだろうか。
◎元高級官僚が引き起こした事故として世間では関心をもたれ、その原因が追究されなかった。うやむやでいいのかと思う。
◎自動車メーカーの責任を問うべきで、当会が訴訟を起こすことは可能か。
◎訴訟を会として起こすためには法律的に詳しい人がいない。
◎直接的な被害を受けていない人は、訴訟を起こすのは難しいと思える。
◎クルマメーカーに責任があると思う。メーカーは事故を予測できているはずだ。
◎世界の交通状況を知りたい。
◎途上国ではクルマに乗っている人は社会的地位の高い人が多い。雰囲気としてクルマに乗っている人は偉そうにしていると感じた。交通事故死の補償額は大変低かった。

横断歩道の近くに人がいるとヨーロッパではクルマが止まる。その理由としてヨーロッパは馬車の事故が多かったためと聞いている。
◎現在、途上国に日本は信号などの交通インフラを輸出している。日本の不十分な交通文化も輸出されることに危機感を持っている。
◎先進地域や途上国など各国の交通状況をさらに勉強していきたい。

●今回、参加者のみなさんと時間をかけて話し合うことができて、新しい気づきがありました。参加された皆様、ご協力ありがとうございました。

シソの実
（会員K・Tさんの絵）

リポート 会員の活動

第22回通学路の安全を考えるシンポジウムに参加して

長谷智喜（命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長）

■コロナ下で開催されたシンポジウム

2021年９月11日、豊中市教職員組合・毎日新聞社主催による、第22回「通学路の安全を考えるシンポジウム」が開催されました。毎年開催されてきた通学路の安全を考えるシンポジウムですが、昨年はコロナのため中止を余儀なくされていました。今年は、例年６月開催だったものを９月に延期し、豊中市立蛍池公民館を会場としオンラインでの開催となりました。

緊急事態宣言が発せられたコロナ禍の中でしたが、このシンポジウムは「欠かすことのできないもの」「続けていかねばならないもの」とする豊中教職員組合や毎日新聞社の方々の姿勢に、交通事故から子どもの命を守りたいとの熱い思いを実感しました。

今回のシンポジウムでは、私が講師の依頼を頂き、コーディネーター（毎日新聞記者三角さん）の質問にお答えする形式で、配布資料のスライドを用いてお話しさせて頂きました。

主な内容は、例年通学路の安全対策の一つとして発信し続けてきた、歩車分離信号誕生の経緯やその有効性、今後の抱負です。

シンポジウムのもようは、毎日新聞大阪本社から詳細な記事として出されておりますのでご一読ください（20、21ページ参照）。記事が歩車分離信号のさらなる普及促進の一助になればと願っています。

以下、運動のきっかけについて作図を入れ補足をさせて頂きます。

■歩車分離信号運動のきっかけ

1992年11月、私の長男（当時11歳）は、通学路の青信号を横断中、左折してきたダンプによって命を奪われました。即死でした。怒りと悲しみの中で事故現場の交差点で信号を見つめていた私は、交差点が歩行者にとってあまりにも無慈悲な信号運用であることを知りました。それは、人と車を同じ青信号で交錯させていることでした。歩行者用信号は、歩行者が自らの命を守るために選んで渡る場所です。しかし、その安全の担保は、他人の注意力。すなわち右左折してくる不特定多数の車両運転手の注意力に委ねられているという実態だったからです。（**図１**）

ドライバーの全てが粒ぞろいで安全意識が高く、走行中に人を見落とすなどのミスは起こさないというのであれば、青信号での巻込み事故など発生しません。信号改善の必要もありません。しかし、人はヒューマンエラーを犯すもの、

図１　信号交差点の実態

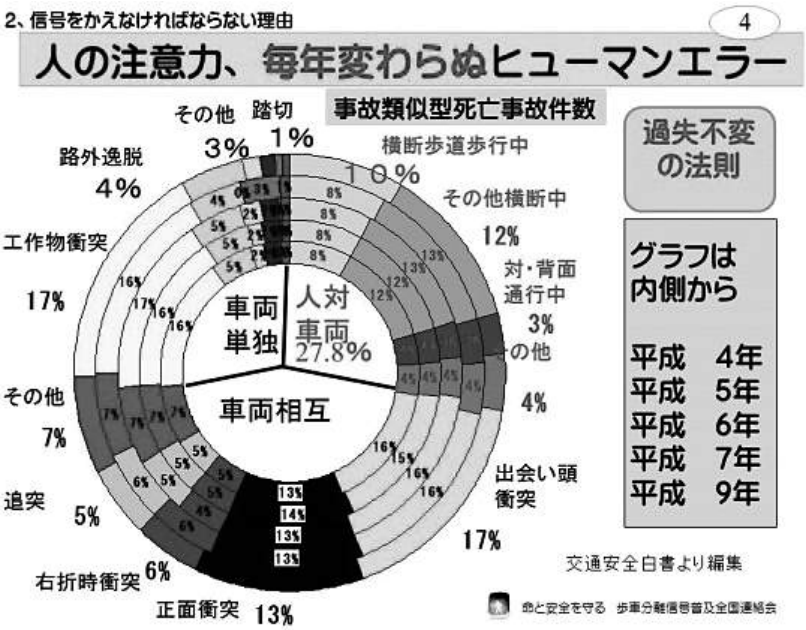


図２　過失不変の法則

人は条件が変わらなければ、同じような確率でミスを犯すものです。そのような視点で交通事故の類似型死亡事故件数を分析すると、条件が変わらなければ、人は気味が悪いほど同じ確率で事故を起こすことが分かります。（**図２**）

人間の注意力の不確実性を知った私は、事故直後から、警察に人と車を同じ青信号で交錯させない信号運用の改善を訴えました。そうしなければ、いつまでたってもこの種の理不尽な事故は無くならない、子どもの命は守れないと確信したからです。この考えが、人と車を分けて流す信号改善要望の発端であり、現在の歩車分離信号に至る経緯です。

その後遺族や国民の訴えに応え、警察庁は全国の交差点100カ所で半年間にわたり試験運用を行いました。歩車分離信号に変えた交差点では、対人事故が70％減少し、車両事故も30％減少しました。車両事故の減少の多くは、対自転車事故です。全体としては、懸念された渋滞も増加しませんでした。

この結果を受け2002年９月には、改善した交差点信号を歩車分離信号と呼称して全国的な設置を開始しました。しかし、その普及速度は遅く、2021年３月末現在、9,847基、信号機全体の4.7％にすぎません。信号改善を阻害する主な原因としてあげられるのは、渋滞の懸念です。１台でも多く車を流したいとする、旧態依然とした車効率優先の思考が普及の妨げになっていることは言うまでもありません。そのため、当然の結果として、同様の事故が現在も頻繁に発生していることに心が痛みます。

■シンポジウムを終えて

私は、Zoomでのオンラインが初めてでした。途中で自分のパソコンがダウンするアクシデントがありましたが、その間コーディネーターの三角さんがフォローしてくださり無事終了することが出来ました。とても感謝しております。

今回のシンポジウムは、全国からも多くの方々が参加され、会場からは、歩車分離信号普及への活発な意見や暖かい賛同の言葉を頂きました。とても意義のあるものであったと思います。また、私自身も歩車分離信号の知識を高める良い機会を頂いたと感じています。

これまでは、歩車分離信号をドライバーから歩行者の命を守るためのものとして要望・発信してきました。

しかし、歩車分離信号にすれば、右左折時に

歩行者がいないため、ドライバーにとっても、安心・安全なシステムであることを強く認識しました。中でも矢印信号で車を制御する右左折車両分離式や右折車両分離式は、車同士の事故を防ぐ効果があり、大津事故に見られた信号待ち園児への衝突車両飛び込み事故も防止することができます。今後は、被害者も加害者も発生させない信号、歩行者とドライバーの双方を守る信号、国民の命を守る信号として強く発信していかねばならないと思いました。

現在、歩車分離信号の普及は道半ばですが、人と車を同じ青信号で交錯させないという運用は、イギリスでは当たり前のシステムとなっています。我が国の交通担当者も「車効率より人の命の方が大切」とするイギリス並みの思考に早くなってもらえるよう、これからも努力してまいりたいと思います。

第22回通学路の安全を考えるシンポジウム参加者の感想

岡田百合香

青信号に裏切られ、命を奪われた元喜くんをはじめ、たくさんの子どもたち。こういった交通事件（事故ではなく「事件」と強調したい）があるたびに、クルマ脳に侵された多くの大人たちは、青信号の信頼度を上げる方向ではなく、「青信号は裏切るから、常に疑ってかかるようにね」と子どもたちを教育する方向に力を注いできた。情けない。（横断歩道も同様だ）

信号は万能ではない。運転中に意識を失ったドライバーや、踏み間違え、または悪意を持って信号無視するクルマから、歩行者を守ることはできない。でも、信号は誰にでも理解できる、一番の基本的な交通共通言語でもある。日本の交通ルールに疎い外国人でも、青信号、赤信号の意味は理解できる。

免許取得の低すぎるハードルにより、交通ルールをまともに理解できていないドライバーも多いが、それでもほとんどの人に「信号」の意味は理解されている。この、交通ルールの根幹となる信号の信頼度が低く、青信号を渡っているこどもが殺傷される状態というのは、とても先進国とは言えない。SDGsも人権もあったものではない。

「青信号なら安全に渡れるんだよ」子どもたちに、それだけ伝えられるような社会がなぜ実現できないのか。（横断歩道も同様）

「もっと早く」「もっと楽に」「もっと便利に」、根底にこの人間のもつ欲望が根を張っていることを考えると、現在の日本において自動車による交通事件の撲滅は難しそうに思えるが、一方で歩行者保護に積極的に取り組む欧米（特に北欧）各国では交通事件ゼロの達成に確実に向かっているように思える。

「青信号でも、右左折車が突っ込んでくるかもしれないから、すぐには渡らずに、もし右左折車がいそうだったら、アイコンタクトでちゃんと自分を認識しているか確認して、もし微妙だったら、先に通過させてから渡るんだよ。」こんなことをこどもたちに押し付けるのはもうやめにしたい。

シンポジウムのチャット欄にも記載したが、全国の歩車分離信号普及率ランキングを大きく公表し、競わせてはどうだろうか。JAFの横断歩道前停車率の公表により、停車率の低い自治体が慌てて取り組んだような効果を期待できるかもしれない。日本人は（海外の事情にそれほど通じているわけではないが）、外からの目を非常に気にする国民性を持つと思う。

国民の意見は無視するが、海外からの視線には敏感である（オリンピックをめぐる諸問題も、海外で問題視されるや否や方向転換する事例が相次いだ）のと同様、自治体も住民から声を上げてもなかなか動かないが、自治体間での立ち位置は強く意識している。（以前から問題視されている全国学力調査のランキングなどもそうだ。）情けない部分もあるが、「子どもにとって安全な道路」という目的を達成するために、この競争意識を刺激し、設置率をどんどん上げていきたいと思う。

欧米（特に北欧）の要人が「日本の歩道はdangerousだ」と一言いうだけで、ガラリと変わったりするんですよね。私も偉くなって「鶴の一声」を手に入れたいな。（愛知県豊橋市在住）

（⇒22ページに続く）

毎日新聞2021年10月１日
（長谷智喜さんが講演をされた第22回「通学路の安全を考えるシンポジウム」を紹介する記事です）

声あげ 子ども

命と安全を守る

遺体が収容されると、元喜が事故に遭った横断歩道の向こうに、歩行者用信号が青く光っていました。「これだ！」と思いました。

調べてみると過去にも全国至る所で、青信号で横断歩道を渡っていた多くの人の命が奪われていた。私の心は加害者への憎しみを飛び超え、信号に向かいました。人間はヒューマンエラーを犯す。それを前提に、人と車を分ける信号にしなければなりません。試験運用の結果にも出ています。

――活動されるなかで「壁」を感じられることはありますか。

◆それは、人の心です。一般信号が普通で、やむを得ないと考える人の心。それが一番難しい壁だと思っています。

――今後の取り組みについて教えてください。

◆行政に向けて更に強く歩車分離信号の普及促進を求め、被害者支援も行っていきたいと考えています。

――参加者へのメッセージをお願いします。

◆歩車分離信号はたくさんの方の賛同を得て「人の命を守る安全の木」になりました。さらに普及が進むように、信号交差点を「歩車分離信号の森」に育てていただきたいと思います。交通安全運動や通学路の安全を考える機会がありましたらぜひ、身近な交差点の改善を訴えていただけたらと願っています。

――「通学路の安全を考えるシンポジウム」での取り組みを始めたきっかけを教えてください。

◆私の著した分離信号の本を読んでくださった東大阪、豊中市教組の方から連絡をいただき、先生方の子どもたちを守る熱い思いに触れました。「長谷さん、僕たちでも社会を変えていけるかもしれないと思うと楽しいじゃないですか」とおっしゃった先生の言葉は

オンラインで参加した長谷智喜さん

長谷さんの長男・元喜さんが交通事故で亡くなった際にランドセルに入っていたメモ（画面中央）についても語られた

長谷さんの

主催者あいさつ

浦耕太郎・豊中市教職員組合執行委員長

通学路での事故が絶えない現状が続いている。いつになれば、通学路が子どもたちにとって安全、安心な状態になるのでしょうか。今の社会は歩行者を軽視し過ぎているのではないか。しかしながら、粘り強い取り組みにより、社会的にも通学路の安全に関心が高まってきたと感じる。かけがえのない子どもの命を守るため、さらに連携を強め、具体的な政策や取り組みを実現していきたい。

麻生幸次郎・毎日新聞大阪本社社会部長

学校が子どもに交通マナーを教えて意識を高めさせることが中心だった時代から、「社会を変える」という方向に変化していくきっかけが、このシンポジウムを含む豊中市教組の取り組みであり、長谷さんの活動だと思う。今回は幅広い方々に参加していただいた。歩車分離信号の普及とともに、この運動が問いかけてきた社会の課題を考えながら、皆さんそれぞれの活動を続けていただきたい。

シンポジウムの共催、協力、後援は次の通り。

〈共催〉命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会、NPO法人とよなか市民環境会議アジェンダ21

〈協力〉TAV交通死被害者の会、大阪交通遺児を励ます会

〈後援〉大阪府、豊中市、市教育委員会、市人権教育推進委員協議会、府教職員組合

通学路の安全を考えるシンポ 豊中

「第22回通学路の安全を考えるシンポジウム」（豊中市教職員組合、毎日新聞社主催）が9月11日、豊中市立蚕池公民館で開かれた。「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」の長谷智喜会長(68)がオンラインで参加。東京都八王子市で29年前、ダンプによる巻き込み事故で長男を失った当時の状況や、やりきれない心情、歩車分離式信号機の設置推進の取り組みについて、毎日新聞社会部の三角真理記者の質問に答える形で語り、命の尊さを訴えた。

【安田美香、写真・山崎一輝】

の命守りたい

――息子さんの事故のことを教えてください。

◆29年前、当時11歳だった長男元喜を交通事故で亡くしました。私たち家族は、怒りと悲しみと絶望の中で泣き続けました。

事故は1992年11月11日、息子の通学路の交差点で起きました。妹と青信号を横断中、同じ青信号で左折してきた8トンダンプに巻き込まれたのです。ドライバーは子どもを見ていなかった。息子は親や学校の先生、警察官が教える模範的な横断をしていた。それでも事故は発生したのです。

――悪いのは加害者なのに、なぜ、信号を変えなければ、と思ったのですか。

◆事故現場に駆け付けると、元喜は事切れていました。妻は「信号は青だったのに」と泣き崩れました。

――息子さんの事故のことを教えてください。

◆29年前、当時11歳だった長男元喜を交通事故で亡くしました。私たち家族は、怒りと悲しみと絶望の中で泣き続けました。

事故は1992年11月11日、息子の通学路の交差点で起きました。妹と青信号を横断中、同じ青信号で左折してきた8トンダンプに巻き込まれたのです。ドライバーは子どもを見ていなかった。息子は親や学校の先生、警察官が教える模範的な横断をしていた。それでも事故は発生したのです。

――悪いのは加害者なのに、なぜ、信号を変えなければ、と思ったのですか。

◆事故現場に駆け付けると、元喜は事切れていました。妻は「信号は青だったのに」と泣き崩れました。れば交差点の巻き込み事故は防げないと思いました。

――そのために、どのようなことをしたのですか。

◆まず、学校から警察に「歩行者が横断中は、車は全て赤信号にしてほしい」と請願書を出してもらいました。その後も友人や地域の方々に応援してもらい、写真展や署名活動を通し、事故のあった交差点だけではなく、全国の交差点信号を見直してほしいと要望しました。

しかし、いくら待っても回答はない。直接、警視庁を訪ねても「交通の流れが悪くなる」など全くらちが明かない。そこで交差点の危険を裁判で訴えようと、東京都を被告にして提訴しました。敗訴はしましたが、社会問題としての「種」を作ることができました。

歩車分離信号普及全国連絡会 長谷会長

忘れられません。

――「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」の取り組みについて教えてください。

◆2002年に警察庁が歩車分離信号を全国に設置すると発表しましたが、その普及の促進を目指し、08年に豊中市教組とともにこの会を発足させました。シンポジウムの開催などで、安全な道路環境の効果的な対策として、歩車分離信号の普及を強く発信しています。

――歩車分離信号にはどんな利点がありますか。

◆もちろん、歩行者や自転車、交通弱者の安全です。歩行者の安全は裏返すと、ドライバーの安心でもあるわけです。

――全国の歩車分離信号の数は21年3月現在、9847基で信号全体の約4・7%です。設置は足踏みしています。

◆歩行者の安全のために時間を取ると、渋滞になると警察は懸念する。しかし、歩車分離にしたからといって、一概に渋滞するとは限

分離信号で事故減／交通弱者の立場にも

意見交換・報告

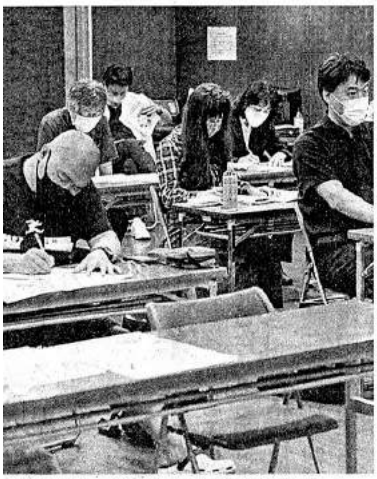
今回は新型コロナウイルス感染防止対策として、マスク着用、消毒の徹底、会場参加者の人数制限をして実施。また、初の試みとして、オンライン参加も受け付け、全国各地から参加者が集った。

シンポジウムの最後には質問、意見交換や各自の取り組みについての報告などが活発に交わされた。

オンラインで参加したある県議の男性は「県では交差点で歩行者が犠牲になる事故が際立って多く、分離信号の必要性を訴えてきた。その結果、71件の転換が実現し、交通事故も減少した」と報告。

また、会場参加の府内の元市議男性は電動車いすを利用しており、横断歩道を渡る際、途中で信号が点滅した体験を語り、「管轄の警察署に話をしても、青信号の時間を長くすると渋滞がひどくなり、苦情が来るので難しいとの返答。車優先の考えでは歩行者優先の発想は出てこないと憤りを感じた」と言い、「交通弱者が安心して渡れる信号になるまで頑張りたい」と決意を述べた。

元衆院議員の中野寛成さんも出席。歩車分離信号の設置を「各都道府県に粘り強く、あきらめずに働きかけていってほしい」とエールを送った。



話を聞き、メモを取る参加者たち

堀内重人

本日は、長谷様の講演を聞かせて頂きました。

長谷様は、クルマ社会を問い直す会の会員であることから、講演を聴いた次第でございます。長谷様は、29年前にご長男を交通事故で亡くされたことを今日初めて知りました。

歩車分離信号の重要性は、クルマ社会を問い直す会の佐藤清志会員から、以前にも聴いていたため、それをよく認識していましたが、普及率が4.6%と低いことには、愕然としました。長野県が高いとは言え、12.1%ですから、全体として見れば低い状態です。

私は、子供の通学時の安全性を確保するという点からだけでなく、高齢者や身体障害者の横断歩道の横断時の安全性を確保するという点からも、歩車分離信号の導入を促進させる必要性は、高いと思っています。

共同代表の足立様から、「その予算は年々、削減されている」という指摘もありましたが、直ぐに歩車分離信号が普及する訳ではありません。お金の問題だけでなく、時間も要するでしょう。

私は、シニアボランティアを活用して、横断歩道で子供の通学時の安全性を確保する必要があると考えます。これを行うことで、子供を交通事故だけでなく、凶悪犯罪からも守ることが可能になります。

歩車分離信号を導入することで、「道路交通渋滞が激化する」という指摘がありますが、これに関しては「公共交通を充実させ、自家用車からモーダルシフトさせる」ということによって解決する道を模索するべきでしょう。

群馬県、福井県など、公共交通が脆弱な地域ほど、交通事故が多く発生する傾向にあり、会としても公共交通を充実させ、「歩車分離信号」の導入を、促進させるように働き掛ける必要性を痛感致しました。　（滋賀県大津市在住）

足立礼子

かけがえのない息子さん元喜君を、登校中、左折ダンプによって奪われて以来29年間、歩車分離信号の普及にかけてきた長谷智喜さんのお話から、人の命の重さをあらためて感じました。筆舌に尽くせぬ悲しみと苦しみを胸に、歩車分離信号の普及に取り組み続けておられるのは、罪なき子を奪われることの残酷さを骨身にしみて理解しているからだと思います。署名運動に始まる29年間の活動の歴史は、理不尽を許してはならぬという長谷さんの思いが凝縮されています。その思いを、豊中市教職員組合の方々や毎日新聞の記者さんたちが共有し、29年間ともに戦い続けておられることに敬服し、励まされます。

しかし、歩車分離信号普及率はまだ５％弱です。国は今、信号機をあまり作らない方向にあり、少ない予算も使い切っていないということを、以前、ある衆議院議員が内閣委員会で問題として取り上げています。警察は、信号機や横断歩道設置には車の渋滞を招くからと以前から逃げ腰です。人の命より車の利便性を重視しているのが実態です。会としても、命最優先の交通政策への転換を求めて、また要望などをしていきたいと思います。　（東京都三鷹市在住）

青木 勝

歩車分離信号は道路平面上に歩行者と自動車が同じ時間に交差しないシステムである。英国では100％実施されているのに、日本では全信号機の５％にも満たない。今回のシンポジウムを通じて、歩行者及び自動車どうしも平面交差しないシステムにできることを再認識した。これは、交通事故を大幅に削減できるシステムである。大きな交差点、重大事故のあった交差点から、これを進めていき、大幅に普及率を上げることができると思った。

クルマ問題は、自動車に乗っている人が自分の問題と思えたとき、解決に動き出すため、今回は大きな発見をした気持ちになった。

（大阪府大阪市在住）

リポート
会員の活動

「移動を考える」〜地元ラジオ番組で自動車問題について〜

木村護郎クリストフ

地元のラジオ放送「エフエムさがみ」が、地球温暖化対策活動推進事業として、「どっちがお得??　教えてCOOL CHOICE」という、「持続可能な脱炭素社会づくりに向け、効果的かつ自発的な行動変容やライフスタイルの選択を促す」ことをめざす番組を企画し、その講師を担当する機会がありました。地域貢献型ボランティアグループの学生（MC＝進行役）と対談するという形で、10分の番組を計20本収録し、それを2020年７月27日〜2021年１月31日の間、繰り返し放送するというものでした。そのなかで１回、自動車をとりあげました。自動車問題をとりあげた第13回のタイトルは「移動を考える」。下記のような話をしました。本会で学んだことも多いので、ご報告する次第です。

〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜〜

MC：今日は「移動を考える」ということですが、どういうことでしょうか。

木村：移動に関して、現代で大きな役割を果たしているのは車ですよね。車ってすごく便利なんですけれども、うまい話には裏がある。ということで、今日は普段あまり考えない、自動車の裏の面にもちょっと目を向けて、車とどう付き合って行くかについて考えていきたいと思います。じゃあちょっとはじめに聞いてみましょうか。車の裏の面、マイナスの面って何か思いつきますでしょうか？

MC：マイナス面…結構いろんなところで聞くのは、ガソリンで地球温暖化が進むんじゃないか、みたいな…。排気ガスとかで結構影響があるんじゃないかっていうのはよく聞きますね。

木村：そうですね。まずやっぱりガソリン。車って、乗っている分には、すいすい動くので、軽々動いているように見えるけれども、実は軽い車でも１トン以上あったりして、結構重いんですよね。ゾウさんを高速で動かしていると思えば、すごくエネルギーがいりますよね。

タイヤがあるから動きやすいとはいえ、あれだけの大きさの物を動かすためにガソリンを使うわけです。しかもそのほとんどの部分を、人間や荷物ではなくて自動車の車体そのものを動かすために使うという、考えてみると不合理なところがあります。そして今言ってくれたように、車を動かすとCO_2が出る。家庭でみると、もちろん家庭によって違いますけれども、合わせて考えると、日本の家庭の二酸化炭素の排出の約４分の１が車だと言われています。実は車の占める割合ってすごく大きいんですよね。

CO_2以外にも、今言ってくれたように排気ガス自体が問題。日本の車は自動車会社が頑張ったのでだいぶ減って、以前に比べるとすごく優秀なんですけれども、それでもやっぱり大気汚染のもとになる。つまり排気ガスが出ると、環境や空気に悪いわけですね。それで喘息とか今でも問題になっているわけです。排気ガスを吸いたい人はいないわけです。

あと、狭い意味の環境問題とはちょっと外れるんですけれども、無視できないのがやっぱり「事故」です。１日だいたい日本で自動車事故での死傷者が何人ぐらいいるかって聞いたことありますか？

MC：大きなニュースとかにもなるし…それを考えると…そうですね。１日100件とか…

木村：そうですね。程度にもよるんですけれども、毎日死傷者を合わせると1000人以上ということなんですね。

MC：えー！そうなんですね！ 10倍以上の差が…！

木村：驚きですよね。新型コロナウィルスは、2020年に始まってから毎日数百人感染者がいたとニュースでも大きく取り上げられてきましたよね。例えば最初の半年で、コロナの場合は死者が1000人弱で重傷者が200人ほど。感染確認が５万人くらいと言われています。日

本では。それを自動車事故と比較してみると、事故から30日以内に亡くなった人を死者と数えるんですけれども、2019年の場合、自動車事故の死亡者は3920人。半年で比較すると2000人弱ですから、コロナの２倍くらいです。［追記：最終的に、2020年のコロナ死者は統計では3414人、自動車事故死者は2839人で統計開始以来最少。］また、自動車事故の重傷者は３万人で、負傷者が43万人なんです。コロナは「新型」と言って、新しい問題ということでニュースでも大きく取り上げるけれども、交通事故はもう何十年も前からあるから、もう慣れてしまって気にしない。単純に数の問題ではないのですけれども、数から言っても大きな問題なんです。飛行機事故とかって怖い気がしますよね？でも実は自動車事故の方が負傷者も入れると１万倍も事故率が高いんですね。だから、実は飛行機よりも車の方がはるかに危ない。仮に50年間ずっと車に乗っているとすると、300人に１人が事故死するという計算もあるんですね。

MC：すごい確率ですね！

木村：怖いですよね。それが一番大きな問題だとは思うんですけれども、他にも「渋滞」とか。巻き込まれたことありますか？

MC：出かけるたびに、高速道路とかで渋滞になっちゃってます。

木村：便利だから車に乗っているはずなんですけれども、朝晩など、歩いた方が速い場合もありますよね。私の住んでいる町は、数十年前からの計画なんですけれど、渋滞を緩和するためといって、自動車道路を広げる工事をしています。でも多くの場合、自動車道を建設すると、逆に「この道は便利だ！」といって車が増えてしまうこともあるんです。だから、車の量に対して自動車道の拡張で対応するのは、太ったからとベルトを緩めるような、あまり本質的な対応になっていないと都市計画では言われたりするんです。自家用車に乗って出かける人を減らす方向で考えた方が、まちづくりにとってはよい方向だと考えられるのです。車の台数が減ると、駐車場に使っている膨大な土地を、公園とか緑地とかにも転用する可能性があります。

ということで、ちょっと車の問題を考えてみたんですけれど、「必要以上に乗らない方がいい」と考えると、じゃあ逆にどうしたらいいのか、ということで、車以外の交通手段、例えばどういうのが思いつきますか？

MC：そうですね、私は高校の時は自転車にいっぱい乗っていましたね。

木村：自転車ってすごい発明だと思うんですよ。徒歩の４分の１のエネルギーで４倍の速さが出る。これエネルギー効率すごいですよね！発明大賞ものというかね。単純な構造だけどすごくいいんです。自転車は、すぐ止めて店に入ったりと用事を済ませたりもできますし、偶然人と出会ったりとか、ちょっとおしゃべりとかもできる、そういう意味では自転車ってすごく使い勝手がいいです。もっと日本は自転車道を整備してほしいなあと思いますけれども、あんまり自転車道がなくてね、ちょっと肩身狭くて。

MC：そうなんですよね。私もいつも、ここは自転車が通っていい場所なのか？と思っちゃうことが結構あります。

木村：思っちゃいますよね。自転車に乗ったり、徒歩で歩いたり、あるいは公共交通手段、つまりすでにあるものを使うと、二酸化炭素も減るし、騒音も減るし、環境にとってはいいことばかりなんです。最初に４分の１の二酸化炭素の排出が車だと言いましたけれども、車に乗る時間を１日10分減らすだけで、家の中で電気を消すとか、冷暖房の温度に気をつけるとか、そういった細かいことを全部やるより、効果が大きいんです。

あと、環境だけじゃなくて健康にもいいですね。国際的な比較調査で、自家用車に乗らない人が多いところの方が、肥満度が低いという調査もあって、やはり車に乗るということは動かなくなる。今コロナ禍になってから、「コロナ太り」というか、動かなくなったということが言われますけど、自動車に乗らないで歩くというのは健康にとっても、生活習慣病の予防という意味でも効果があります。

あと３つ目が「費用」ですね。車の購入と

かガソリン代、保険、税金、駐車場といった維持費を合わせると、車を持っているだけで１日3000円～5000円払っているという計算があるんですね。

MC：１日でですか！

木村：一回にまとめて、あるいはばらばらと払うから気づかないんだけれども、日割りすると、結構かかるんですね。

だから、車をそもそも買うかを考えたり、車に乗る時間を減らすと、環境にも健康にも家計にもいいということになります。車のキーを入れる前に、歩いてもいいかな？あるいは、自転車でもいけるかな？公共交通でもいけるかな？と一瞬立ち止まって考えてみるといいかな、と思います。

あと、自転車と徒歩というのが自分で持っている手段ですけれども、公共交通手段、バスとか電車に乗ると、自分の車とは違って時間は自分の好きなとおりにできないけれど、町田や相模原のような東京近辺、神奈川あたりだと公共交通が結構発達しているので、意外に便利だったりするし、自分で運転しなくていいので楽だったりもする。公共交通をせっかく用意してくれているので、ありがたく使うというのもすごく便利だなあと思います。

MC：今回、「移動について考える」というテーマでお話ししていただきました。結構車に乗らないことって面倒臭いことだなあと思うことばかりだったんですけど、今回のお話を聞いて、車に乗らないことで、こんなに健康にも、そして家計にもいいということが知れて、積極的に今後は電車とかバスとか自転車とか、そういうものも利用していきたいと思うようになりました。

（東京都町田市在住）

リポート 会員の活動

交通事故を無くす為の抜本的な車改革案　平山尚弘

「クルマ社会を問い直す」会の皆さま、初めまして。この度、縁あって貴会に入会しました、平山尚弘と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

貴会を知ったのは、千葉県八街市の事故が切っ掛けです。あの事故で子供達を何としても事故から守りたいという昔からの思いも有り、署名活動を開始しました。ちょうど前後して、ＮＨＫのニュースの中でオンライン署名が、今注目されているとの報道が有り、そのサイトに登録しようと、色々調べている中貴会の存在を知り、入会した次第です。

その署名の題目は「子供達を事故から守る為の車改革」です。今までも事故を無くす為、様々な方面で様々な案が出されていますが一向に改善されないのが実情かと思います。これは私が言わずとも皆様方が百も承知の事でしょう。

これからお伝えしたいのは「**車と車社会の抜本的な改革案**」です。会報105号には「**すべての自動車に以下の装置を義務づける**」ことを要望すると記されていました。

①アルコールインターロック装置
②衝突予防装置（自動ブレーキ）
③制限速度厳守装置

まさにその通り、これさえ実現すれば大半の事故は防げるはずです。したがってこの課題に特化すべきだと考えます。私の基本的な考え方は会と同じなのです。しかし中々実現しません。何故でしょうか？　それを実現するための具体的な案が無いからだと思います。今から述べる案は私が長年考えて来たものです。それを今回の署名活動の基本としています。

ただ私も一線を離れ、既に15年近く経ちますので、さらに良い案が有るやも知れません。有ればそれをプラスして、この案が少しでもお役に立てられるようになればと思っています。その案を述べる前に、何故これを考えるに至ったのか、お話ししたいと思います。

35年前の1986年10月に起きた、奇しくも今回の八街市と同じ、千葉での痛ましい事故がこの案を考え出した切っ掛けです。場所は千葉県長南町です。朝帰りのたしか20歳前後の若者が運転する車だったと思います。80km/h以上のスピードで、集団登校の児童の列に突っ込み、５名が死亡、４名が負傷する大事故です。翌日の新聞に事故で亡くなった一人の児童のお母さんが、事故で片足が短くなったと書かれてましたが、その足を摩りながら「ごめんね、ごめんね、○○君の命を守って挙げれなくて」と号泣していたと、記されてました。

80km/hの車が人に突っ込んだのです。その惨状は凄まじいものだと想像します。見た者にしか分からない、まさに交通戦場だったでしょう。お母さんのその言葉に私も涙したのを記憶しています。今この記事を書いている時もこの部分になると当時を思い出し涙が出ます。

この事故を報じた新聞を見て「何で親の、先生の言う事を聞き、整然と集団登校していた児童が、こんな目にあわないといかんのだ、それも朝帰りの若者のせいで」と怒りが込上げ、その数日後事故防止策を考え、新聞社に投稿しました。事故が有った町にも送り、当時勤めていた会社へも事業として提案もしました。ただ当時は、内容が内容なだけに、時期尚早と思われたのか、取り入れられる事無く今に至っています。

この間仕事の関係で車メーカーへも足を運び、その上層部にも訴えましたが、一車メーカーでは難しい、国を動かさないといけないとの事でした。

事業として提案と書きましたが、当時どの様な案だったかを簡単に述べます。私が勤めていた会社は外資系の会社で、事故の１年程前米国でメモリーカードなる物が開発されたとの情報をつかみました。今で言うICカードやUSBメモリーです。カードと言っても小型のHDD程、厚みは５mm程も有りました。当時パソコン等無い時代です。これで何か出来ないか模索していたところ、考え付いたのは銀行カード位でした。そこにあの事故です。閃いたのはそのカードを速度情報切替に使えないかということでした。

そもそも一般道では、車は最高でも60km/h出せれば十分のはず、高速道が有る為に100km/hや、それ以上出せる車を造る、これが事故の主な原因だから、この速度の切替を何かでやれないかという思いが出発点です。

案は次の二つの方法です。一つは、免許証をメモリーカード化し、車にそれを読み取るリーダーを設置し、そのリーダーを当時既に高級車に付いていたクルージング装置（アクセルを踏まず一定速度で走る装置）に接続して速度制御出来ないかというものです。まずカードに４桁、車に４桁合計８桁の暗証番号を設定し、これを入力しないとエンジンが掛からないようにしようと考えました。これで無免許運転と盗難防止になります。当時無免許での事故は三大事故原因の一つとされるほど多かったのでこのような案を考えた訳です。

このクルージング装置（リミッター）で一般道では60km/h以上出せないように制御することが出来ます。問題は高速道でどうするかということです、当時ゲートでの料金精算にはIBMカードと磁気カードのどちらかが使われていました。それをこのメモリーカードに替え、これに今までの料金情報に加えて速度情報を入力し、ドライバーに渡す。ドライバーはそれを自車のリーダーに挿入すればリミッターが解除され、その道路の指定の速度（例えば100km/h）にUPされるという仕組みです。

速度の切り替えのもう一つの方法はメモリーカード化した免許証をゲートで渡し、これに料金と速度情報を入力してもらい、リーダーで読み取れば指定の速度までＵＰする、というものです。出口では料金の精算と合わせリミッターを制御し、速度を元の60km/hに切換える。これで一般道では60km/hまでしか出せなくなる、事故は大幅に減ると考えた訳です。

当時会社では様々なセンサーも開発していて、アルコール検知器も提案しましたが、ハードは可能でも、ソフト面でのアイデアが浮かばず実現に至っていません。そのソフト面も音声認識技術と組み合わせれば上手く行くのではと考えています。詳しくは後ほど説明します。以上が当時提案した内容で、特に「速度制御」が中心でした。

残念なのは、あの時提案した案が取り入れられていれば、準備期間に５年、全車搭載までに10年かかったとしてもその後の20年間の死亡者約11万人、その内少なく見ても約半数の５～６万人の命を救えたのではということです。そして池袋の事故、今回の千葉の事故等々も防ぐ事が出来たのではと思うと本当に悔しい限りです。

ただ事故はこれからも続きます、黙っていたらさらに10万、20万の命が奪われます。私も、私の家族も、そして皆様もその中の１人になる可能性は十分有ります。したがってこのような事故を断ち切る為今回署名活動を始めた次第です。

ここから先署名活動の「子供達を事故から守る為の車改革」に戻りますが、内容的にはＨＰ（https://voice.charity/events/177）をそのまま載せてますので、上記と一部重なる所が有ります。ご了承下さい。

＊　＊　＊

“車の抜本的改革を求め、国交省へ嘆願”署名活動

また悲惨な事故が起きた。千葉で飲酒運転のトラックが、集団下校の児童の列に突込み、２名が亡くなる痛ましい事故。２年前には池袋で、その数日後には滋賀大津の琵琶湖湖畔で同様の事故が起きている。毎年繰り返される交通事故では可愛い盛りの園児や、小中高生が犠牲になっている例が目立つ。

当然事故は、子供達ばかりではない。最近は死亡事故こそ減り、年間５千人前後だが、医療が発達した現在、重度後遺障害者は逆に２千人前後と増えている。国はこの約５千人の犠牲者のことを車の利便性を考えれば仕方ないと思ってはいないか。車同士の事故なら、それを享受している者同士、ある意味諦めもつくが、生身の子供の犠牲だけは許せない。

またこの５千という数、10年で単純計算で約５万になる。大きさの例えに東京ドームがよく使われる。この東京ドームは満員で約５万人になる。今度テレビで東京ドームでの野球観戦の機会が有ったら、想像して頂きたい。今見ている満員の観客と同数の人達が過去10年で亡くなり、さらにこれから先10年で、亡くなる人達なんだと。その中には自分も、そして家族も入る可能性が無いとは言えない。考えるだけでそら恐ろしい事だ。

国はこれらの事故を減らす為罰則の強化を図っているが、性善説では防ぎ様がない。しかし昔と違って今は様々な技術が有る。例えばアルコール検知器、スピードを制御するリミッター、自動ブレーキ、ETC等々、これらを駆使すれば、事故の減少は実現するはず、何故やらないのか。

そこで「車及び車社会の、抜本的な改革」を訴え署名活動を始めた。

主な改革内容は次の４点。

- ●無免許、盗難、認知症対策を施した、車の開発。
- ●一般道は60km/h、高速道では100／120km/h以上出せない車の開発。（学校周辺は、より低速に）
- ●飲酒運転防止の為、アルコール検知器を搭載した、車の開発。
- ●追突、急発進、逆走、信号無視対策を施した、車の開発。

詳細は以降参照。

1 無免許運転防止、盗難車防止、認知症者運転防止、対策案

免許証をICカード化し、車にはそれを読み取るリーダーを設置。これを車搭載のCPUと接続する。その上でカードに４桁、車に４桁合計８桁の暗証番号を設定し、これを入力しないとエンジンは掛からないようにする。これで無免許と盗難防止になる。さらに認知症対策として対象者に限り桁数（月日等変動数値）を増やす事で運転防止になる。この暗証番号の入力方法は次の「飲酒運転防止」時に威力を発揮する。

ただこの一連の動作を面倒と見る向きも有る。元々車（ある意味凶器）は余りにも簡単に動かせ過ぎるからだ。この下駄ばきの気分が事故の元なのだ。車を動かすにはそれ相応の手続きが必要だと思えばなんて事はない。例えば航空機のパイロットは出発前に管制官との様々なやり取りが必要である。このパイロットになった気分

で出発前に心の準備をし運転すればおのずと慎重になるはずである。この意識改革こそが重要、これだけでも事故は減るはずである。

2 速度制御システム

事故の多くはスピードの出し過ぎが原因、そもそも一般道では60km/h出せれば十分のはず、それ以上出せるから事故が起きる。そこでまず60km/hまでしか出せない車造りを行う。車にはリミッター（速度制御）と自動ブレーキを設置し、さらにETCと先のCPUとを連動させる。これは車の速度を、ETC技術を利用して外部から制御するという考えである。現在ETCは料金徴収のみに利用されているが、この技術を活用する（仮名として、リミッターのLを加え、以降ETLCと呼ぶ）。

●高速道はどうする

ここが本システムのポイント。高速道ではゲートのETLCに速度切換機能を持たせ、通過する車に速度情報を発信する。車はその信号を受け、リミッターの速度を切換え、最高速度が変更される仕組み。つまりゲートを通過すると100km/hまで速度UPされ、出ると60km/hに戻される。まずこれで一般道と高速道とで速度の住み分けが出来る。

このETLCを、より高速の120km/h区間や、逆に低速を求められる工事区間、事故現場へ設置すればその区間の指定速度に簡単に変更出来る。これは事故等が原因で発生する追突防止に役立つ。

●スクールゾーンに適応

ここではさらに減速に使う。ETLCをスクールゾーンの入口に設置し60km/hを、例えば30km/hへと簡単に速度変更が出来る。これで子供達は安心して通学出来る。ただ高速道では料金徴収、速度切換の為、入口と出口の２か所設置は必要である。一般道は複雑かつ短距離なので入口だけ設置（タイマーを利用し自動切換）し、出口分を省略出来れば利用範囲が格段に広がる。

例えば一方通行や逆走違反には、警報で知らせ、信号毎に設置すれば黄色で警報し、赤で止める事も可能、また通過車両の台数に応じ、信号調整も出来る。さらに通過車両のナンバーや運転者の特定も可能（１項の免許証の確認で）。カメラと違い信号検知なので確率は100％。パトカーへ搭載すればこれらに加え追跡にも役立つ。

さらにこのETLC技術を車同士で受発信すれば、見晴らしの悪い所での確認に使え、出合頭の事故も減る。この機能をスマホ（ウオッチ）に適応すれば、人と車との接近アラームとして使え、夜間は特に威力を発揮する。またスマホで信号の切り替が出来れば、人が渡る時だけ切換え、人と車の流れ自体よりスムースになるのでは。

ひき逃げ死亡事故の時、被害者のスマホに車との遭遇履歴を残せるので犯人逮捕に繋がる。それが駄目だとしても、現場から信号毎に設置したETLCを追えば割り出せる。また、被害者が死亡した事故において、事故時の速度が問題になった場合、加害者に有利な判決が出る事が多いが、この場合は逆に事故前のETLC間の通過タイムを測定すればその時の速度が割り出せる。そして全ての車が60km/h以下なので今問題のあおり運転も無くなる。

3 飲酒運転防止

これは既に出回っているアルコール検知器を少し改造して車と連動させれば良い。ただ問題は検知器を塞がれるとお手上げ、ここがネック。方法として先のICカードの番号入力をタッチ式ではなく音声認識にする。これだと声を発出せざる得ないのでチェック出来る。ただこれも録音した物を使う恐れが有る。これに対してはトークン技法（可変型暗証番号）を使えば乗る度に番号が変わり、防げる。

これをもう一歩進め、スマホに免許証とアルコールセンサーを組み込み、後はスマホの音声認識機能を利用し、暗証番号を告げると、ETLCに信号が飛び、エンジンが掛かるようにする。これなら無免許防止、盗難防止、認知症防止、アルコール検知が一回で済む。

4 急発進、急加速、追突防止

これが今、高齢化で特に問題。既に防止策も様々開発されているが、前記の機能と組合わせ

る事でより簡単、確実に行える。

◎**本システムの構築**は、今までの車社会を大きく変える事となり、事故の大半は防ぐ事が出来、犯罪抑止にも役立つ。究極はGPSとの組合せである。それにより全ての場所で制御が可能となり、今開発中の自動運転にも応用出来る。10年以内には電気自動車に移行するだろう。その意味では今がチャンス、これに合わせて行えばスムースに進む。

◎**費用**。子供の命が救えるなら、お金なんてと言いたいが、案外これがネックで、賛同が得られ難いと思われる。決まれば全車に搭載されるので量産効果で安価に造れる。事故が減ると保険料が下がり税制面での優遇も期待される。保険料と税金の支払いは毎年の事なので十分ペイするはずである。

これも余り謳いたくないが、国を動かす為あえて唱える。これだけの設備投資を行えば、経済効果は莫大になるのではと。

◎子供は未来をつくる存在、一人たりとも犠牲にする訳にはいかない。

◎最後に国に言いたい「子供の命、そして人の命を守る為、全道を歩車分離にするか、無理なら上記４案を早急に実現する様に」と。

以上が署名活動の為サイトに登録している内容です。事故を無くすには車と車社会を物理的に改革するしかないと私は思います。技術は有ります。これらを駆使すれば、必ず実現出来ます。

多分国も分かっているはず。分かっていて、実行しないなら怠慢だし分かっていなければ、知らしめるしか有りません。その手は署名活動かと立ち上げた次第です。しかし署名活動は大変です、時間もかかります。出来ればマスコミか貴会の様な団体に託すのが一番かと思います。

９月に池袋の事故の裁判が有りました。その時上記の書面を持って行きました。可能ならこの事故の被害者である松永様に渡そうと思いました。またマスコミが来ているはずだから、彼らにも渡そうと考えました。しかし松永様には渡しそびれました、と言うより、渡しづらかったというのが本音です。事故の当事者に、この話をするのは気が引けます。ただご本人は数日後の会見で、今後は事故が無い世の中に変えられるよう力を尽くしたいと語っておられましたので、機会が有れば話をしてみたいと思っています。マスコミには全社に渡せました。ただ反応は今の所感じられません。

マスコミには、昔仕事の関係で何度か取材を受けた事が有りますが、ある意味横柄で、いい加減な所が有ります。しかしここは利用するのが手っ取り早いでしょうね。

まだ活動を始めて２ヶ月弱ですが、他の署名活動と違い、直接自分達にも影響が有る内容だと思います。しかし人によっては全く関心を示しません、私は近くのテニスクラブに所属し、同年代の仲間が100人程います。松永様が署名活動を行った時、そのほぼ全員から署名を集め、彼に送りました。しかし今回はコロナの影響で直接署名活動が出来なかった事も有り、集まったのは50人程度です。中には車の価格が上がるからいやだとか、性能が落ちるからと、反対する者もいます。

多分本音は、事故を起す者は少数、それなのに我々真面目に走っている大多数の者がそこまでやる必要があるのか、ということだと思います。それ以外にも、友人に頼んだり、近くに高校が有るので、生徒に配ったり、ポスティングを行ったりしました。千葉を中心に小学校へも200校程FAXを送りましたがやはり反応は今一です。今は新聞にチラシとして配布しようと準備中です。約５万部程。

事故は怖いが自分には降り掛からないと多くの人が思ってる節が有ります。会報を読むと皆様の中には、ご自分が、またご家族が事故に遭われたのではないかと推測出来る文面が多々有ります。やはり経験した者にしか実感として分からないのだろうかとガックリします。

私は小学５年生の頃、初めて交通事故を目撃しました。それも目の前で。昭和30年頃でした。母と買い物に出かけた店の前でです。当時まだ車は少なく、たまにしか見かけない時代でした。

オート三輪車にその店の女の子が轢かれたのです。どちらが悪かったかは定かでは有りませんが、道路が真っ赤な血の海になりました。目の前で今動いていた女の子がパ　タッと動かなくなるのです。それはショックでした。

店の中からその子の母親が飛び出して来て、名前を叫び、直ぐ抱きかかえ、近くの病院へ走りました。しかし後に即死だったと聞きました。その日でその子の人生は終わったのです。もしその時事故に遭わなければ、僅か１秒時間がズレていたなら、今は可愛い孫達に囲まれたひと時を過ごしていたかも知れません。事故は非情です。そして事故は偶発的です。逆にその１秒のズレが、私と母を巻き込んでいたのかも知れないのです。常々事故は偶発的なものなのだと、ハンドルを握る人達が認識して運転するだけで、事故はずいぶん減るのではと思います。

それから約35年後に経験した大事故が先の千葉長南町の事故です。この間小さな事故を見聞きしました。この事故も直接見た訳では有りませんが、多分私の頭には、子供の頃のあの事故の記憶が残っていたのだと思います。経験した者しか事故の本当の怖さ、つらさは分からないのでしょう。しかし私は諦めません、ただ私も歳です。最後の社会奉仕だと思い頑張っていますが大きな事は出来ません。

貴会がマスコミや、他にパイプが有るなら、是非この内容を紹介して下さい。間違いなく技術的には可能です。実現すれば事故は半減します。どうぞよろしくお願い致します。

「子供達を事故から守る為の車改革」
（https://voice.charity/events/177）

（神奈川県横浜市青葉区在住）

サザンカ
（会員K・Tさんの絵）

投稿　歩く！ PartⅡ

木村孝子

会報99号（'20年３月末発行）に私の投稿「歩く！」を載せていただきました。その続編です。

「健康寿命」という大事な言葉があります。人生最後の日まで他人のケアを受けないで自分のことができて暮らせることをいうのだと思います。私にとっては、それにプラス、自分の足で歩いて行けるところに行けることです。自分の足で歩いて、といっても杖などに頼らず、背中を伸ばして歩きたい。今のところ杖はいりませんが、日に日に歩くことに困難さを伴うようになっています（1939年生まれ）。歩きながら足がいやいやながら前に出ているという感じ（痛みはない）。足のケアの本を数冊持っていて愛読しています。「動きなさい、歩きなさい、歩くことは健康寿命を保つ基本」みたいなことが書いてあります。この“会報”の読者の中に、整形外科の先生がおられましたら、ぜひご指導よろしくね。

尊敬をこめて、この方のことを記したいと思います。毎日新聞'21年10月３日付けより。作家で平和運動家の澤地久絵さん。'21年10月現在91歳（1930年生まれ）。'20年５月に転倒し骨折され杖の生活となりました。しかし'21年４月には仕事で沖縄へ。そして毎月平和のための国会前行動にも参加しておられます。高齢にも負けず元気で活動する人々に学びたいと思います。尚、このたびの“ノーベル物理学賞”受賞の真鍋淑郎先生は90歳。テレビでお見かけしたその姿は背中が真っすぐ伸びていましたね。これまで「動く、歩くこと」を大事にする人生を送られてきたのかもしれません。

コロナ禍でも外の好きな私は、人流（今はやりの言葉）を意識しつつ、人の少ないところを選んで毎日外へ行きます。文字どおり一歩一歩かみしめて（！）歩きます。自然に接し、知人に会うと手を振り、足のリハビリを信じて人生最後の日まで歩きたいとの願いをこめて歩いています。「動く、歩く」を哲学のひとつと考えて実行しています。戸外はすばらしい。行きたいところはなんとたくさんあるのでしょう。

＊　＊　＊

ここで話題が変わります。

「女性のひろば」という月刊の雑誌があります。本年９月号に「温暖化対策」が載っています。ドイツ在住の日本人の女性フリーライターが書いています。気候変動を食いとめるためのいろいろな対策が述べられています。その中で、車に乗らない、車に乗る際良心が痛みませんか、など書いてあります。長い距離でもできるだけ自転車で移動することと公共交通機関を充実させることの必要性などがドイツからの報告として記されています。実行するための「環境保護団体」が紹介されています。そしてそれは政府より進んでいる「市民団体」と表現されています。私たちの“会”も政府に先んじて声をあげているといえます。“会”の規模の大小は関係ないと思います。

私たちの“会”がめざすもの、そして会員それぞれの実践や会報への報告は貴重です。みなさん、これからもがんばりましょう。

（茨城県龍ケ崎市在住）

投稿　安心して歩ける道を

三田直水

家族のだれかが「行ってきます」と言って外に出て行くとき、家にいる家族は皆が無事に帰ってきてほしいと願うに違いない。

そのときかけられる言葉は「いってらっしゃい。クルマに気をつけて！」というフレーズが、わたしの脳裏に浮かぶ。「クルマに気をつけて」は、今の日本の（いや、世界中の）日常のリスクであり、おとなも子どもも等しく置かれている現状である。

ランドセルを背負った下校中の小学生の児童が、クルマの犠牲になった。

今年６月に千葉県八街市で起きた小学生５人が死傷した事件である。その５年前にも同じ道で、４人の小学生がトラックに跳ね飛ばされて大怪我を負っている。犠牲になった女子児童は「ふつうに歩いていても、クルマが突っ込んできて轢かれるんだね」と、父親につぶやいたという。幼い子どもにふつうに歩くことの難しさや、恐怖感を抱かせるこの社会とはいったい何なのだろうか。

わたしにも小学生の４人の孫がいるが、戦場のような危険で残酷な道を歩かせたくないという思いと、いのちを守ってやることができないもどかしさが募っている。

クルマのもつ横暴さには眼に余るものがあり、憤りを感じることは日常的だ。道を歩くことは不安であり、不快である。いつどこからクルマが飛び出し、突っ込んでくるか分からない。クルマの耳障りな走行音、エンジンをかけるときの始動音、夜のライトの眩しさ、鼻を突く排ガスの臭い（とくにディーゼルの）は五感を傷つけ、内臓にダメージを与える。

クルマの走る環境は歩行者にとって有害である。いつ「命をとられるか」分からない不安感、精神的なストレスは小さくない。

人間には基本的人権が憲法で保証されている。「他者を傷つけない、殺さない」という基本的なことが、クルマがもたらす環境によって破られている。このことに政治も法曹界も目を瞑っている。なぜだろう?!

クルマが毎日ひき起こしている歩行者への殺傷事件やパワハラは、大きな事件でない限り話題にもならない。コロナ感染は世界中で大騒ぎし、国は緊急事態宣言まで出して人びとの自由を規制したというのに……。コロナ以上の死傷者を出しているクルマの、１世紀も続いているこの病にだれも騒ぎもしなければ、疑問を投げかける者もほとんどいない。

クルマを使うことを否定はしない。必要があるから、便利だからここまで増えたのだろうから。しかしクルマが経済を潤し、物流を円滑にし、人びとの移動を容易にするという理由が、他者の命を犠牲にしていいということにはならない。クルマが道を走る権利を主張するとすれば、他者を傷つけない、殺さない、不快にさせないという基本的な人権を守ることが必要だ。

狭い道であっても、道にひとがいないかのように加速していくドライバーは数多くいる。歩行者は前や後ろや横からクルマが来るたびにオドオド、ビクビク、キョロキョロし、同時に目の前にある電信柱や店舗の看板に当たらぬよう、その隙間や側溝のふたの上を歩かねばならないという惨めな思いをすることがある。クルマ優先の社会で歩行者は、卑屈なまでに虐げられている。道が歩行者にとって恐怖感を抱かせるような状況であっても、ドライバーはひとを轢かなければ構わないという程度の認識で走っているのだと推測する。わたしは彼ら（彼女ら）に強い怒りを覚える。外を歩くたびに今までどれだけ怒り、神経をすり減らしてきたかわからない。

大きな問題は、速度である。一般道では時速30キロ～60キロの間で定められているが（生活道路では30キロ）、はたしてそれが妥当な速度であろうか？　　道によってはもっとスローで走行する必要があるのではないだろうか。30キロ以下だと死亡率が下がるというが、何キロで走っても数トンもある鉄の塊であるクルマは危険だ。人が歩く速度と同等であれば危険は緩和されるかもしれないが、現実的でないとするならば生活道路はせめて時速20キロ以下で走ることで大幅に緩和されるのではないだろうか（世界遺産である島根県の石見銀山で観光客を乗せている電気自動車は、時速19キロ以下で山道を往復していた。静かだし、10人程度の観光客を乗せたゆっくりと進む自動車はほほえましくさえ感じた）。

速度はドライバー任せにしてはならないと思う。ドライバーが人間である限り、それを守らないドライバーは数多くいるからだ。ならば、クルマそのものがスピードを出せないようにするか、100メートルごとにハンプを設置してスピードを出せないようにするしかない。それはクル

マを使う者が負わなければならない最低の責任であり、義務である。クルマが多くの歩行者の犠牲の上にあぐらをかき、自分だけの利益を貪ることは許されない。

今やたばこはどこでも吸えなくなった。多くの建物はもちろん、飛行機や電車などで以前は当たりまえに吸っていたが、今は禁止されている。同様に、クルマも道をどこでも走っていいわけではない。クルマ一台がやっと通れるような、３～４メートル程度の幅しかない狭い道は通行禁止にしてほしい。クルマが入ってくることのできない道（もちろん救急車、消防車、パトカーなどの緊急車両は別である）をいたるところに作り、子どもたちに開放したらどうだろう。

道は子どもにとって、安全地帯でなければならない。子どもたちは静かでゆったりとした空間の中で遊ぶだろうし、おとなは以前のように縁台を出して将棋や碁を楽しむこともできるだろう。そういう豊かな空間と時間をもつことが、人間には必要ではないだろうか。

安心して歩けて、子どもがのびのびと走り回れる道。道はひとを育む場であってほしい。この国がそんな社会になることを、わたしは望んでいる。

（鳥取県鳥取市在住）

投稿

交通事故が「ない」ということを哲学から考える

二宮英治

1. 足の裏に影はあるかないか、という問題の示唆

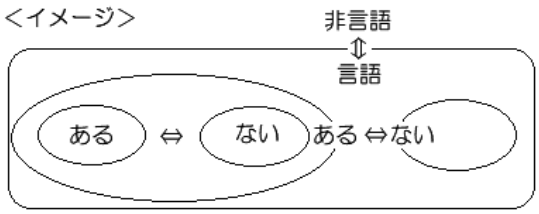
以前に哲学者・入不二基義（いりふじもとよし）が「足の裏に影はあるか？　ないか？」という問題提起をしていた(1)。文字通りだが、足の裏に影があるとはどういうことなのかという疑問である。これについての私の理解を要約すると、「光があるかないか」「影があるかないか」という二項対立に基づく問題は、その両方を包括する仕方でさらに上位（メタ）な次元での肯定または否定に位置づけられるということである。

まず光が当たっているから影がある、光が当たっていなければ影がない、という第一段階での背反（両立しない状態）がある。ところが足の裏を地面に密着させるとその背反が成立せず、光を当てても影はできない。この第二段階目の「ない」はもはや光の有無に関わらない「なさ」である。光や影が物理的な次元での存在を述べているのに対して、後者の「なさ」は概念的だとも言える。概念は主体と世界との関りにおいて重要な構成要素でもある。

入不二は『ウィトゲンシュタイン「私」は消去できるか』(2)においても、『維摩経』を引用して、先ほどの足の裏の影と似た問題を提起している。

2. 二項対立の超越

『維摩経』では悟りの境地に入るとはどのようなことかが菩薩たちによって議論される(2)。「生と滅」「幸と不幸」といった二項対立について、そのどちらでもないという形での「ない」が語られる。初めの二項対立に対して上位に位置する判定であるが、この「ない」もまだ言葉で語られた内容である。その後さらに「どちらでもない」という場合の「ない」までを含めて否定することが説かれる。なぜなら「どちらでもない」が言葉で表現されている以上、言葉の範疇の中に「ある」という意味ではどれも同等だからである。それゆえ言葉の外にある「ない」が要請される（それはもはや言葉で表現できないのだが）。このように対立する二つの概念を捨てること、それゆえに問題そのものに執着しないことが不二（悟り）への道であるとされる。



3. 交通事故への応用

入不二の足の裏の影についての身近な疑問は哲学的な問題につながっていた。ならば逆に哲学的な考え方を現実的で身近な問題に応用できる可能性もあるのではないか。そこで二項対立を超えるというアイデアを道路での歩行者と自動車の衝突事故（以下、単に交通事故と呼ぶ）の問題に引き寄せて考えよう。

警察や行政が行う交通マナーの向上を呼び掛けるとか違法な運転を取り締まるとかいった交通事故対策は、交通事故を「ある」ではない状態（つまり「ない」状態）に保とうとする試みである。しかしそれはすでに交通事故が起きる可能性を前提にしてしまっている。先ほどの二項対立を超越した立場から見れば、交通事故が「ある」に対する「ない」は、どちらも交通事故にとらわれている点で同質である。より高次の交通事故が「ない」状態は、そうした対立を超越している。たとえるなら「ある」⇔「ない」はスイッチの「ON」⇔「OFF」のようなもので、それを超越した否定はスイッチそのものを破壊するような否定の仕方である。

極端なことを言えば、江戸時代に自動車の交通事故は起こらなかった。自動車という道具や概念自体が無かったからである。この「ない」は「事故が起きるか起きないか」という場合の「ない」とは異なる、概念や問題そのものが存在しないという意味での「なさ」である。同様に現代においても根本的に歩行者と自動車の交通事故を無くそうとすれば、より上位の「なさ」、つまり歩行者と自動車が衝突するという概念自体を無くす形で実現することが必要であると考える(3)。

(1) 入不二基義（2009）『足の裏に影はあるか? ないか? 哲学随想』朝日出版社。
(2) 入不二基義（2006）『ウィトゲンシュタイン「私」は消去できるか』NHK出版。
(3) 自動車の存在を完全に無くすことは難しいとしても、例えば歩道と車道の完全な分離（歩行者と自動車の存在空間の分離）は想定できる。歩行者は地上を歩き、自動車は地下道を走る、という具合である。そうすれば歩行者が自動車にはねられるということは原理的に発生しない。そんなことは実現困難だと批判されそうだが、本来ならこうした具体策の実施は自動車を運行させる側の責務であろう。

（愛媛県宇和島市在住）

投稿　コロナ禍でクルマ利用はやや減少したが…　小林和彦

いわゆる新型コロナウィルス感染症（以下ＣＶと記載）の全世界的拡大によりワクチン接種も世界的に急速に進んでいる。もっとも10月下旬の時点では日本でも世界でも感染者数（陽性者数と言うのが正しいようだ）はかなりの低減傾向を示しているが、この論が紙面に掲載されている頃はどうなっているであろうか。

このCV禍の拡大と人々の行動抑制によりスマホ利用による親友との会話やリモートワーク、オンライン利用が更に活発化し、それに伴いクルマの走行も世界的にかなり減少したようである。しかし、一方でワクチン接種が進み、接種者の行動半径の広がりに伴いクルマ利用とガソリン消費量は若干持ち直していると思われる。

それにしてもCVの世界的拡大とスマホの世界的普及（低開発国の貧困層まで）が恐ろしいほど符号しており、「うまく出来過ぎている」とも言いたくなる。いわば、スマホの大普及を待ち構えていたかのようにCV禍は拡大したかのようでもある。

◆電気自動車（EV車）の開発と巨大情報通信関連産業

さて、スマホの大普及を仕掛けたGoogle、Microsoftなど情報通信関連産業（ビッグテックとも呼ばれている）の４社がアメリカ企業の収益トップ４にあったが、ごく最近ではそこに電気自動車（以下EV車）のテスラ社が割り込んだという。テスラ社製のEV車はカーナビ機能を格段に進化させたシステムを登載したことが人気のようだ。

むろんEV車を待つまでもなく既にクルマの多くはハイテク装置満載で、カーナビはその象徴でもあった。

むろんEVの大衆化はまだかなり先のことと思われるが、大衆化の推進のためにもビッグテックはテスラ社との間だけではなく、他のクルマ産業との相互依存関係の更なる進展も当然図ることであろう。否、相互依存関係というよりはビッグテックによる自動車関連産業に対する「支配」が強まるということである。更にそれだけではなく、EV車は原発自動車とも言われ、地球温暖化を危惧する世界世論を汲み取るかのようにハイテクによる「原発の進化」、つまりより安全な原発（いわゆる次世代原発）の開発及び操業をもビッグテックは“指南”するであろう。化石燃料による火力発電をEV車の充電源にするのはむろんアウトだが、天候に左右されやすく景観を大きく損なうメガソーラーなどの自然エネルギーではEV車の走行に支障させかねないので、やはりハイテク産業はEV車の大衆化のためにも次世代原発や水素エネルギー活用の燃料電池の開発との関わりを大きくしていくであろう。

◆「一人勝ち」のビッグテックとその限界

一方でCV禍の到来により「密」は避けるべしとのことで特に公共交通の利用が大幅に減退するだけでなく、マイカー利用もとりわけ都道府県を超える移動は自粛を余儀なくされ、マイカー利用率、即ちガソリン消費量はかなり減少したことに対してクルマ産業とハイテク産業はどう対処するのであろうか。

もしCV禍に「功績」があるとすればガソリン消費の減少による（むろんわずかであり、ワクチン接種でクルマ利用持ち直し）「青空」と「美味しい空気」の回復であろう。だからといってコロナ様々!! というわけにはいかない。

スマホやパソコンなどの情報機器の利用によるリモートワークやオンライン会議・打ち合わせなどが行われるようになったのは仕事の上だけではない。冠婚葬祭までがオンライン利用になって、マイカー利用は長距離だけでなく中距離（同一都道府県内）も減少した。また鉄道や航空機、観光バスの利用も大幅に減少し、旅行・観光関係の業界どころか近距離内の飲食業や関連産業も大打撃を蒙り、ひどい苦境に陥っている。その中で、ビッグテック（及びワクチン産業）は史上空前の好景気とすら言われている。まさしく「一人勝ち」でありコロナ様々である。

その上ファイブGの全世界ネットワークが完成すれば更に国際的な情報通信の往来は加速する。政府が進める「デジタル化推進」はその流れに沿ったものなのであろう。

先に述べたように、グローバルなビッグテックはEV車や燃料電池車の開発にも大きく関与するが、大義名分は二酸化炭素排出の抑制である。

しかし、クルマ社会の負荷は二酸化炭素の排出や大気汚染だけではない。

EV車とて走行に伴う対人殺傷力は従来車と大差がなかろう。「自動運転」機能により衝突抑制可能で更なるハイテク装置を搭載しようとするであろうが、ハイテクだけでクルマ社会の問題をすべてクリアできるわけではない。

例えば、クルマが溢れていることにより街の景観（特に歴史的景観）や風情が大きく損なわれていることが多いが、ハイテクが景観や風情を計量できるとは思えない。

◆ポストコロナに望まれる「クルマ少数社会」

CV禍の拡大はグローバルな某陰謀組織によるものとする陰謀論も根強いが、ともかく巨大情報通信産業にとっては更なるまたとない大いなる躍進の商機となったことは否定できない。しかもビッグテック（欧米拠点もあれば中国拠点もある）の多くはワクチン会社の大株主やスポンサーでもあるとも伝えられ、相互依存関係にもある。そしてワクチンによりクルマ利用率の若干の回復にも“寄与”している。そのうえワクチン大手とビッグテックは共に有力マスメディアのスポンサーでもあるからマスメディアは両者の意向に沿った報道になりがちで、各国政府にも大きな影響力を振るうことになる。

たとえCV禍がすっかり治まった（※註）としても「人間は風邪をひく動物」であり、風邪の多くもCVの先輩株ウィルスにより季節に関係なく多くの人を罹患させ、また、風邪症状の季節性インフルエンザ（感染力はCVと遜色ない、また

はそれを大きく上回る）はCV禍以降も毎年のように全世界を襲うであろう。すでに日本政府も「インフルエンザワクチン」の接種を広報している。CV禍時代と同様な国民への行動抑制措置により、公共交通利用が大幅に減少するだけでなく、仕事の上でのオンライン、リモートワークの継続によりマイカー利用も減少する可能性もあるので、人々の行動抑制を強いる行政施策には公共交通の利用者だけでなくクルマ産業にとっても決して歓迎すべきことではなかろう。

私が山形県内でのインフルエンザの罹患者数とCVの陽性者数とを比較して調べた限りにおいては、CVはインフルエンザよりは感染力においては格段に弱いことが推定される。にもかかわらずCV禍ではクルマ利用の減少につながる行動抑制策が実施された。これに対してクルマ関連産業の方から今まで異議の声がほとんど出なかったのは意外である。

せっかくEV車の大衆化の実現が一歩手前まで来たのに、繰り返されるインフルエンザや新しい感染症の到来ごとに再度クルマ利用の減少に繋がるような行動抑制策がなされるようでは、テスラなどクルマ関連産業をハイテク面で支えてきたビッグテックにとっても不都合になる。いくらワクチン接種によるクルマ利用の回復が可能といっても限度があり（イスラエルやシンガポールなどワクチン接種優等国でもワクチン接種者から感染者が多数出ているらしい）、ワクチンを何度接種しても再感染が拡大する都度に行動制限策が為されるとしたら、望むほどのクルマ利用の回復は期待できないのではないか。

一方、行政による人々の行動抑制施策の緩和や撤廃がマイカー利用増加の復活に繋がるなら、世の中からできるだけ不要不急の私的なクルマ利用の自粛を訴えたい側にとっては憂慮すべき状況となる。それゆえ強い行動抑制なしでもクルマ利用の減少が可能な策がないものかを探っていくことが必要であろう。それにはクルマ無しでも幸福になれる社会のビジョンを広く世に示し、多くの人々の共感を得ることが肝要である。

なお、私は全国民のワクチン接種により行動抑制の全面解除が可能との考えには賛同できないでいる。ワクチンは決してCVを全面排除できないし、逆に接種者の感染や死亡の報道も少なくない（秋田県で60代女性が接種直後に接種会場のトイレで死亡など）。クルマが様々な公害を撒き散らしたように、ワクチン接種による多くの人々への将来的な“薬害”の心配も払拭できないでいるからでもある。

※註：ウィルスも細菌も絶滅できない。多くは無害化ないし弱毒化して人間と共存するのである。ただし中にはさほど弱毒化しないままのものもある。いわばただの“悪ガキ〟も手の付けられない荒くれ者になってしまうこともある。それらが新たなインフルエンザやこの度のCV禍に似た感染症を引き起こすのであろう。2019年以前までのインフルエンザに対し行政はこの度のCV禍の際のような厳しい対策はしなかったが、毎年自然に終息したのである。

（山形県山形市在住）

新入会員からのメッセージ

渡辺芳男さん

日本人の多くがなぜか思考停止に陥っている問題に果敢に切り込んできた本会は賞賛に値します。久し振りにかけ価なしの正論に浸る快感を味わいたくなり再入会となりました。八街市の悲惨な事故、NHKラジオのトンデモ放送もきっかけです（会報105号33ページの投稿をごらんください）。今后ともよろしくお願いいたします。

（埼玉県入間郡毛呂山町在住）

多田 弘さん

はじめまして。プレ高齢者社会人学生として「歩行空間の視覚的ユニバーサルデザイン」を研究しています。歩行空間の改善のため皆様と一緒に頑張って行きたいと思います。

（岐阜県羽島郡岐南町在住）

＊新会員平山尚弘さんは25ページの「交通事故を無くすための抜本的な車改革案」の中でメッセージを述べておられます。

書籍の紹介

『長寿社会の地域公共交通 移動をうながす実例と法制度』

西村 茂 著
自治体研究社
2020年11月刊
A5判　218ページ
2200円（税込）
ISBN 978-4-88037-717-9

この本は、表紙カバーの絵のように平明でわかりやすい文章で書かれていますが、内容は充実、勉強になります。

まず、なぜ移動政策が必要なのか、の話に始まり、人口減少と高齢化が進む地方において、住民の移動を支えるために、各自治体や住民が工夫し実践している公共交通の形を紹介しています。続いて、公共交通に関する日本の法制度の問題を分析し、多くの課題があることを厳しく指摘しています。さらに、世界で唯一法律に交通権を入れたフランスにおける公共交通政策と現状を紹介し、過疎化が進む長寿社会における公共交通のあり方を問題提起しています。

執筆者の西村茂氏は、日本とフランスのおもに過疎地の交通政策を長年研究している方です。フランスの交通権や都市での交通税が作られた経緯や理念も丁寧に紹介されています。また、フランスの3／4を占める人口の少ない農村地域などで交通権をどういう形で実現していくか、模索の様子も詳しく記されています。日本の過疎地の状況と重ね合わせて、いろいろ考えさせられます。（足立礼子）

※西村茂氏には、来年度の本会総会において講演をしていただく予定です。

出版物情報

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。

『アーバンストリート・デザインガイド 歩行者中心の街路設計マニュアル』

全米都市交通担当者協会（NACTO）著
松浦健治郎＋千葉大学都市計画松浦研究室 訳
学芸出版社
2021年９月刊
B5変判・188ページ
3600円＋税
ISBN 978-4-7615-3274-1

図解でわかる、安全で豊かな街路のアイデア

車社会・アメリカの街路がいかに変わりつつあるのか。効果的な道路空間の再配分や細かに配慮された設計基準を分かりやすい図解で示した、全米都市交通担当者協会（NACTO）による人間中心の街路設計ガイドライン。日本各地で進む歩きたくなるまちづくりや豊かな公共空間づくりにも欠かせない、アイデア満載の必携書！

（出版社の紹介文より）

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、価格等の基本情報のほかは、書評は自由です。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。ご紹介いただいた方の記名も自由です。

新聞記事の紹介

しんぶん赤旗　2021年９月４日　くらし家庭欄

昨年７月、「ひと」欄に取り上げてくださった（会報101号に掲載）、くらし家庭部の記者さんが、「知る聞くRoom」という欄に、交通安全問題について執筆の機会を与えてくださいました。「道路は車優先で当然」という社会の意識を、歩行者優先へと変えていくことの重要性を訴えました。（足立礼子）

知る聞くRoom …㊽…

弱者の安全を第一に

交通事故減らすには

クルマ社会を問い直す会の共同代表　足立　礼子さん

9月は全国で秋の交通安全運動が実施されます。交通事故を減らすため何が必要か、市民団体の「クルマ社会を問い直す会」共同代表・足立礼子さんに書いてもらいました。

6月28日、千葉県八街市の通学路で児童5人が飲酒運転トラックに殺傷された悲惨な事件は、車優先社会の中で歩行者のおかれている危険な現状をあらわにしました。

日本はこの事件現場のように、歩道も路側帯もない道路が多く、生活道路も車の抜け道利用に使われるなど、安全な歩行空間が満足にありません。速度超過などの違法運転が横行し、歩行者は常に危険と隣り合わせです。交通事故死者のうち交通弱者（歩行者と自転車利用者）の割合は5割を超え、先進諸国中で突出して多いのです。

この危険な状況を変えるため肝心なのは、「道路は車優先」というわが国に根強い意識を捨て、「道路は歩行者や自転車のものでもある。弱者の安全が第一」という、人として当然の意識をもつことです。

市民も道路を点検し、行政機関に改善を求めることが大事です。車を運転する人も近所を歩いてみてください。特に子どもは目線の高さや視野、注意力がおとなと違うので、お子さんやお孫さんと一緒に歩くと、子どものおかれた危険な状況が体感できると思います。

安全に歩くために歩行空間の確保は必須です。なければ、車線削減や一方通行化も検討すべきでしょう。区画された歩道がない道路は、時速30キロ以下に制限すべきです。車が歩行者と衝突した場合、時速30キロを超すと、歩行者の致死率は跳ね上がります。（グラフ）

出典 IWGAM(1988) and Walz et al.(1983)

速度違反抑止のため、道路の一部を隆起させる（ハンプ）、道幅を一部狭めるなどの対策もあります。信号付き横断歩道は高齢者のためにも多く必要です。交差点の信号は、人が横断中は右左折車を止める「歩車分離信号」がより安全です。

しかし、こうした対策を行政機関に求めても、渋滞を招く、車にとって不便等の理由で進みにくいのが現実です。車に依存した社会の見直しも重要なカギといえます。

速度超過や一時停止無視などの運転者の違法行為も、交通事件多発の要因です。危険物を扱うおとなが法律違反をして、弱者の命を脅かしているのは、虐待と同じ非人道的な行為です。欧州各国では、歩行者や自転車、公共交通優先の街づくりが進んでいます。日本も人に温かい交通社会を実現したいものです。

（第1土曜掲載）

共同代表より

青木 勝

今年度、２回目の会員ミーティングを10月に開催しました。世話人を含め17人が参加されました。交通問題を人権問題としてとらえることやドイツの「一生涯免許はく奪制度」など気づきや、新たな考えをいただきました。多くの人と時間をかけて交通問題を考える事は運動を進めるうえでとても大切です。

次回は2022年１月15日（土）にオンラインによる会員ミーティングを開催いたします。みなさまのご参加をお待ちしています。

足立礼子

朝日新聞の声欄10月27日付に、「母の手紙を読んで決断した父」という投稿が載っていました。運転免許返納を渋る投稿者の83歳の父君に、母君が書いた手紙を紹介しているのですが、その内容に感服しました。一部を紹介すると「私は自分の命に代えても人命を守ります。あなたの個人的な不自由と人の命を危険にさらすことは天秤にははかれません。」「50年の結婚生活を車の運転ごときで幕引きするのは情けないですが、やむを得ません。」「今日中に業者に連絡して車を処分してください。さもなければ、残念ですが、残りの人生は別々に生きましょう。」

人として当然の信念を伝える言葉の、なんとゆるぎなく明快なことでしょうか。この手紙を読んだ日に、父君は車を処分したそうです。

高齢者の運転免許返納について、免許を手放すことのマイナス面がとかく強調され、手放したくない高齢者への同情論もよく聞かれますが、問題は、投稿者の母君が喝破した通り、命の問題なのです。「個人的な不自由と人の命を危険にさらすことは天秤にははかれない」という言葉は、マイカーに依存するすべての人が共有すべき命題だと思います。

ところで、高齢者の運転免許証更新時に、認知機能検査や講習が導入されていますが、ここにも人命第一の意識が欠けているように思えてなりません。

高齢者の更新時の免許認可に関する試験は、75歳以上の認知機能検査だけです。その認知機能検査は通過したとしても、ほとんどの人は加齢とともに記憶力などの低下は進みます（我が身においても実感中…）。また、運転には認知機能だけでなく、広角の視野や動体視力、夜間視力、一定の体力や筋力、とっさの場面に対応できる運動神経や判断力なども必要ですが、そうした機能も高齢になると予想以上の速度で低下が進みがちです。運転に伴う危険を考えれば、それらの検査（試験）も含めて、遅くとも60歳以上を対象に（本来は年齢にかかわらず）、年１回の義務化が必要だと思います。

今、70～75歳未満の全員と、75歳以上で認知機能検査の結果「認知機能に問題ない」人および「認知機能が少し低下している」人、また、検査で「認知機能に問題がある」とされたが医師の診断を受けて問題のなかった人には、それぞれ高齢者講習が義務づけられています（検査で「認知機能に問題がある」とされ、医師の診断を受けて認知症と診断された人のみが免許取り消しとなります）。この高齢者講習には動体視力・視野角度・夜間視力の検査、座学、実車指導がありますが、いずれも試験ではなく指導なので、問題があっても免許更新はできてしまうのです。実車講習の際に危なっかしい運転をする人は少なからずいる、という話をよく聞きますが、そういう人に指導をするだけで公道を走らせてよいのでしょうか。

自動車の運転免許制度は、運転が人を殺傷する危険を伴う行為であることから設けられているものだと思います。安全を担保できない人に交付するのは、事故要因を放置しているのも同じです。交付者（都道府県公安委員会）の責任がもっと問われてしかるべきではないかと思います。

事務局より

平間健嗣

この間、10月31日の衆議院選挙に際して政党へ「交通政策についての公開質問」を実施しました。政党であれ企業であれ現在は事務作業のほとんどをパソコンで行っていることを考え、回答を郵送の他メールでも返信できるよう、ウェブサイトに質問文を公開してテキストデータとして利用できるような形をとりました。

要望書等の取り組みのお知らせ、声明の発表、会報の寄贈など、マスコミ等へ当会から情報を発信する際に可能な送り先についてはPDFの電子文書で送っています。現在の仕事の現場では文書の電子化が進み、またデジタルデータの方が情報共有が容易なため、デジタルデータで送った方がマスコミ等の社内でも担当者に限らず広く情報を共有してもらえたり当会の発信内容を知ってもらえる可能性が高まるという理由によります。ただ、単純にメールにPDFを添付して送信するような形ではセキュリティの問題で先方で文書を見てもらえない可能性があるので工夫が必要です。マスコミへの会報の寄贈の際は、当会のウェブサイトに会報PDFをアップした後にPDFを公開したページのURLを案内する形をとりました。これにより先方のセキュリティの心配をなくすこと、情報共有してもらいやすくすること、という両方の必要が満たせたと思います。

要望書の取り組みのお知らせや声明などをマスコミ等へ送る場合については、より有効な方法を検討していきたいと思います。

今号で報告されている「交通政策についての公開質問」では３つの政党から回答を得られた一方、５つの政党から回答が得られないという結果になっています。ここからも社会全体としてはクルマ社会の問題が依然として重視されていないことが窺えます。より人々に関心を持ってもらえるよう工夫していきたいと思います。

事務局業務についてお気付きの点がありましたら遠慮なくご指摘ください。

お分けします

会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

●**会報『クルマ社会を問い直す』（年４回発行）のバックナンバー（48号～105号、47号以前は印刷版がありません）**―（送料のみご負担ください。ただし会の広報や学習用の場合は送料も無料です）。

●**冊子『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 ―「クルマ社会と子どもたち」（そのⅢ）―』（今井博之著、2020年）**
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、2010年）
冊子『脱クルマ、その課題の広がり』（杉田正明著、2008年）」
冊子『交通鎮静化の海外の取り組み ―クルマ社会と子どもたち（その後）―』（今井博之著、2004年）
リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』（長谷智喜著、2011年）
リーフレット『クルマ社会と子どもアンケート』（2004年）、『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。
―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104号に同封の名簿参照）まで。

会計より　　青木 勝

2021年度会費の振込みをお願いします。
封筒のラベルシールに会費の振込年度を表記しています。
当会運営のため、複数口の会費や寄付をお願いします。
設立26年目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。

封筒のラベルシールに「2020年度会費払込済」「2021年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2020年度、2021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。

2021年４月１日から2021年７月30日までの会費・寄付払込者は132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。

皆様には2021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**をよろしくお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、（会報104号に同封の名簿参照）青木までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡係の制度について

●**地方支部**…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。

●**地域活動連絡係**…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域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・地域活動連絡係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。

問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内　　管理人　安彦守人（あびこ もりと）

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（以下ＭＬと称す）があります。会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2021年10月31日現在で参加者は75人です。

参加希望者は、管理人安彦 postmaster@kuruma-toinaosu.org までメールを下さい。（非会員は参加できません。）

尚、前号でも既報の通り、去る４月１日よりMLは管理者変更により新アドレスに変わりました。旧MLの方は引き続きの登録手続きをいたしました。

既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。投稿の形でのお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえMLから削除させていただきます。

また新規参加の方において、配信不着の事象がありました。管理者へのエラーメッセージが来なかったもので、これはパソコンやスマホ、タブレットなどの初期設定におけるフィルタ（受信選別）に起因するものでした。皆様も機種変更の際に配信のMLメールが届いていないようだとお気付きの場合も上述の管理人メールまでご一報下さい。

お一人につき２つまでのアドレス登録も出来ます。受信・送信の両方もしくは片方という設定もできます。パソコンとモバイル機器類で使い分けたい方は遠慮なくお申し出ください。

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。

◎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。

◎ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」（2021年８月27日開設）
https://kuruma-toinaosu.org/blog/
会からの提言等を掲載していきたいと考えています。

◎Youtubeチャンネル「人にやさしい道＆交通」（2021年８月20日開設）
https://www.youtube.com/channel/UCUPXGnNXNYThgPJ4GUpsMpw
会からの提言等を掲載していきたいと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログ（脱クルマフォーラム、歩行者の道）やFacebookページに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)。なお、入会申込はできれば「クルマ社会を問い直す会」ブログ版（http://krm-tns.seesaa.net/）のほうからお願いいたします。

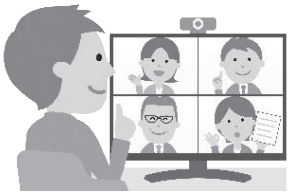
案内板

▪「第３回会員オンラインミーティング」を開催します
～ご参加ください～
《2022年１月15日(土)》

クルマ社会を問い直す会はオンライン(Zoom)を使い、クルマ問題について自由に意見交換や交流できる全国Zoomミーティングを開催します。会員はもちろん、会員以外の方も参加できます。(参加費無料)

参加希望者は１月８日までに共同代表･青木勝にE-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申込みください。

日　時　2022年１月15日(土)
午前10時～11時45分
共同代表　青木 勝
E-mail: osakahorai551@yahoo.co.jp



▪ 2022年度クルマ社会を問い直す会総会のお知らせ
《2022年４月16日(土)》

2022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。ご予定下さいますようお願いいたします。

案内地図など詳細は次号でお伝えいたします。

開催日　2022年４月16日(土) 午後
会　場　東京都北区「北とぴあ(ほくとぴあ)」(901号会議室)
(東京都北区王子１丁目11-1)

＊金沢大学名誉教授の西村茂氏の講演を予定しています。
西村茂氏は日本とフランスのおもに過疎地の交通政策について長年研究されている方です。昨年は『長寿社会の地域公共交通　移動をうながす実例と法制度』という著書を出版されました(本会報の37ページで紹介していますので、ごらんください)。

＊今年の総会も会場で行うとともに、オンライン(ZOOM)で全国から参加できるようにする予定です。

案内板

43ページに掲載しています。

今回は**「第３回会員オンラインミーティング」**（2022年１月15日（土））のお知らせと、**「2022年度クルマ社会を問い直す会総会」**（2022年４月16日（土））のお知らせの２つです。

▪「クルマ社会を問い直す」107号原稿募集のご案内▪

【会報107号投稿テーマ設定のお知らせ】

平素より当会の会報作成にご協力いただきありがとうございます。おかげさまで年４回充実した内容の会報が発行できています。

さて、当会の会報の原稿を募集するにあたってこれまでは「クルマ社会の問題に関連したもの」という以外に特にテーマを設けていませんでしたが、次号（107号）では、**「クルマ社会への疑問、普段考えていること」**というテーマでの投稿も募集いたします。クルマ社会への疑問を実感したエピソード、クルマの危険を実感した体験談、クルマ社会の中で感じる差別や格差などクルマ社会への疑問として日頃考えていること、感じていることなどを短い文章でもよいのでお気軽にお寄せ下さい（必要である場合は副題をつけて下さい）。それ以外の通常の投稿もお待ちしています。なお、投稿は、テーマへの投稿も含めて、投稿規定に記載の通り、「１つの号につき一人１点まで（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）は除く）」とします。

●次号発行予定：**2022年３月下旬**

●原稿締切り：**2022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104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。

◎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。原稿について質問する場合があるので、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図像・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