

クルマ社会 を問い直す

https://kuruma-toinaosu.org/
e-mail:group@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：足立礼子、林 裕之
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

108

2022年6月30日発行
(年4回発行)

会創立1995年



ドイツで郵便馬車の旅に参加。時速6~7kmで移動する中で、技術や文明進いで何が得られて何が失われたのか、頭だけでなく体で感じた4日間でした(詳しくは30ページの原稿で)。向かって右側の御者が手にもっているのは手動の信号で、左折の合図中。(写真と文/木村護郎クリストフさん)

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

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

目次

■ 会の活動報告	2022年度(第28回)総会を開催(林 裕之).....2
	2021年度活動報告.....3
	2022年度活動計画.....5
	2021年度決算・2022年度予算.....6
	2022年度世話人の紹介と役割分担.....7
	道路交通法改正案について、内閣委員会の国会議員に意見書を送付(世話人会).....8
	通学安全対策促進議員連盟(立憲民主党)第2回総会に参加、発言しました(佐藤清志・足立礼子).....11
	西村 茂さん講演「移動と地域公共交通を考えるーコロナ禍と日仏比較からー」報告(足立礼子).....15
■ 会員の活動	「気候変動(温暖化)を食い止めるための提言」の提出(林 裕之).....22
■ 投稿	アピール行進「ビジョンゼロワーク名古屋」に参加しました(上田晋一).....25
	王国首都よりごあいさつ(里見岳男).....26
	がんばれ、公共交通！(木村孝子).....28
	生活実践メモ①ー私が車を手放したきっかけー(井上敬介).....29
	郵便馬車からみたクルマ社会(木村護郎クリストフ).....30
	自動車の使用を減らす方策の提案(第2報：各方策のメリット、デメリット整理)(小島 啓).....32
■ メッセージ、案内、お願い等	新入会員からのメッセージ...39/世話人から...40/地域活動連絡係から...42/ 2022年度総会出欠葉書のメッセージ...43 会則...44/共同代表・事務局・会計よりほか...45/会への写真提供のお願い...47/ ブログ、Facebook、Twitterのご案内・「クルマ社会を問い直すブログ」情報、他...48
■ 案内板	オンライン学習会&ミーティング(講師：川村雅則さん)のお知らせ...49/原稿募集案内...50

2022年4月16日、東京都北区王子の「北とぴあ」において、2022年度(第28回)総会が開かれました。今年度も昨年度同様コロナ禍の関係で、会場での参加に加え、オンライン(Zoom)でも参加できる形にしました。会場の参加者は15名、オンライン参加者は14名、委任状提出者は64名で定足数の過半数(93名)に達し、総会が成立しました。

まず足立礼子共同代表が挨拶をしました。挨拶の内容は45ページの代表よりをごらんください。

続いて青木勝共同代表が挨拶をしました。青木共同代表の挨拶の言葉を記します。

「本日は会員のみなさまと、会場やZoomでお会いできること嬉しく思います。本日は、昨年度の報告、今年度の計画などを話し合うことでクルマ社会を問い直していく総会となることを祈っています。よろしく願いいたします。」

続いて総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。まず2021年度の活動報告及び2021年度の決算報告と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。なお、4月の活動のため活動報告案には記載していませんが、「閣議決定の道交法改正案に関する意見書」を参議院内閣委員会の各議員と衆議院内閣委員会の一部の議員に送付しました。詳しくは8ページをご覧ください。

次に2022年度活動計画案が提示され、活動計画案は承認されました。その後、2022年度の予

算案の提示があり、承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず11名の世話人の立候補が確認され、2022年度の世話人として選任されました。次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。その後地域活動連絡係の確認がありました(名簿は本冊子送付時に同封していますので、ご参照ください。また、7ページに世話人の役割分担を、40ページに世話人と地域活動連絡係の一部の方のメッセージを掲載しています)。

総会時に出された参加者からの質問や意見、説明を要旨のみ以下に記載いたします。

◆決算報告書には、196個人・団体から納入があったと記されているが、その内訳はどうなっているのか。

回答：会費とカンパの区別については、お金を送られる際、どこまでが会費でどこからがカンパかを示さずに送ってこられる場合があるのでその区別が困難である場合がある。

◆会の会則(第5条)には、「本会には代表1名、副代表1名をおく」となっているが、現在副代表は不在で、共同代表2名体制である。これには疑問を抱く。

回答：1人で代表を務めることが困難な事情があるので共同代表という形で2人で代表を務めていくことになった。会則と実態が合うように、来年の総会に会則の改正案を提起したい。今年



手前は総会議長を務める清水真哉さん。
その隣は決算案報告をする青木勝共同代表



総会の会場風景

度は現行の体制を続ける。

◆会員相互でクルマ社会の問題についての思いや知識を分かち合う場を増やしてほしい。

回答：現在でも年に数回オンラインミーティングを開催しているが、その回数を増やす方向で検討してみたい。

◆予算案の会費予算は昨年度の決算と比べて10万円近く増えているが、これだけの額が集まる見込みがあるのか。

回答：会員が増加傾向にある現在の状況から考えると予算案に示した会費が集まる見込みはある。

*講演会の後に、オンラインと会場をつないでの意見交換会があり、参加者が自己紹介をしながら、クルマ社会についてのそれぞれの思いを語りました。

クルマ社会を問い直す会2021年度活動報告 2022.4.16 総会決議

2021年4月17日 第27回総会開催。(東京都品川区区民施設「きゅりあん」にて。会場参加者17名。オンライン参加者15名)

2021年4月17日 講演会「交通犯罪の裁判の現状と問題点」(講師：青野 渉さん/弁護士)開催。

2021年4月17日 交流会開催。(会場参加者11名、オンライン参加者5名、うち非会員2名)

2021年4月18日 新世話人会開催。2021年度世話人11名の役割決定。共同代表/青木 勝・足立礼子、事務局/平間健嗣、会計・名簿管理/青木 勝、渉外/佐藤清志、会報作成/林 裕之、足立礼子、岡田百合香、ホームページ管理/富田悦哉、平間健嗣、メーリングリスト管理/安彦守人、SNS管理/榊原茂典、安彦守人、富田悦哉、上田晋一、岡田百合香、全国会員ミーティング/青木 勝、会報発送、冊子管理/杉田久美子(地域活動連絡係)

これ以降、毎月1回、オンライン世話人会を開催。

2021年5月17日 しんぶん赤旗に4月17日講演会の内容紹介記事が掲載された。

2021年6月27日 1「交通負傷事故の多くが物件事故扱いにされてきた問題の原因究明と是正を求める要望書」を警察庁、国家公安委員会、内閣府、検事総長、国土交通省、金融庁に送付。

2「交通事故の原因究明に、イベントデータレコーダー等の活用と搭載義務化を求める要

望書」を警察庁、国家公安委員会、国土交通省、内閣府に送付。

*1、2について警察庁・内閣府より「回答は控えるが今後の活動の参考にする」、国家公安委員会より「警察庁を管轄する行政委員会なので対応できない」との回答あり。

2021年7月24日 「八街市児童死傷交通事件を繰り返さないための交通施策要望」を、警察庁、国家公安委員会、国土交通省、内閣府、および、八街市市長、千葉県警察本部に送付。

2021年8月4日 1「『歩行者の手上げ横断指導』は、ドライバーの法律違反を助長し、歩行者を逆に危険にさらすおそれが大です。ドライバーの順法教育の徹底こそ最優先課題です。」の意見書を、警察庁、国家公安委員会、内閣府、全日本交通安全協会、日本自動車連盟、報道機関に送付。

2「『交通の方法に関する教則』『交通安全教育指針』に「手上げ横断指導」を加えたことについての質問書」を、警察庁、国家公安委員会、内閣府に送付。

*警察庁から「参考にする」との回答あり。

2021年8月20日 YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」を開設。(担当：平間健嗣)

2021年8月27日 ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」を開設。(担当：平間健嗣)

2021年9月4日 しんぶん赤旗、くらし家庭欄「知る聞くroom」欄に共同代表足立礼子の執筆

記事「交通事故減らすには 弱者の安全を第一に」が掲載される。

2021年10月12日 衆議院議員選挙(10月31日)に際し、「交通政策についての公開質問」を主要8政党に送付。3党(公明党、社会民主党、日本共産党)から回答あり。

2021年11月21日 「世界道路交通被害者の日in大阪」を開催(大阪交通遺児を励ます会と共催。船で大阪港、天保山付近を周遊しながらアピール)。参加者12名(うち非会員6名)。(運営:青木 勝)

2022年1月28日 当会公式ホームページを移転、リニューアル(<https://kuruma-toinaosu.org/>)。(担当:富田悦哉、平間健嗣) ブログ版「クルマ社会を問い直す会」は閉鎖。

2022年2月 当会の案内リーフレット改訂版作成。(担当:富田悦哉)

2022年2月 しんぶん赤旗、暮らし家庭欄に、「クルマ社会と命と人権」のテーマで本会世話人の執筆記事が4回連載で掲載される。(足立礼子、杉田正明、榊原茂典、岡田百合香執筆)。

●会員オンライン(Zoom)ミーティング開催

2021年7月17日 第1回。参加者17名。うち非会員5名。

2021年10月16日 第2回。参加者17名。うち非会員1名。

2022年1月15日 第3回。参加者15名。うち非会員2名。

(司会進行担当:青木 勝)

●会報発行

104号、105号、106号、107号を発行。(担当:林 裕之、足立礼子、岡田百合香)

●「クルマ社会を問い直すブログ」公開記事

2021年8月27日 「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」(作成:当会)

2021年12月 「自動車もたらす環境破壊 電気自動車に替えても気候変動問題は解決しない」(作成:林 裕之)

2021年12月 「「歩行者の手上げ横断指導」で歩行者は逆に危険に。ドライバーの順法教育が最優先」(作成:当会)

●YouTube「人にやさしい道&交通」公開動画
2021年8月20日 「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」(作成:当会)

●ホームページ、ブログ、SNS

(トップページの閲覧数、断りのないものは2022年2月の1か月間実績)

1)新公式ホームページ ビュー数(新規訪問者)571 訪問者数203人。

2)ブログ版「クルマ社会を問い直す会」アクセス数755 訪問者数271人((2022年1月実績。1月28日閉鎖)

3)ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」ビュー数(新規訪問者)160 訪問者数111人。

4)YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」登録者数11人。「安心して遊べる道は子どもの成長にも町のにぎわいにも大切」448回視聴。(2022年3月10日時点累計)

5)ブログ「脱クルマフォーラム」アクセス数89 訪問者数68。

6)ブログ「歩行者への道」アクセス数47 訪問者数42

7)Twitter ツイート数493件。フォロワー数310人(2021年3月~22年2月まで。3月10日時点)、総閲覧者数364,945人。

8)Facebook 投稿数19件。フォロワー数270人(2021年3月~22年2月まで。3月10日時点。3月に入って上昇傾向)

●会員の活動(会報に報告されたもの、本人から報告のあったもの)

2021年6月28日 歩車分離信号普及活動を紹介する記事が、毎日新聞西日本版に掲載される。(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)

2021年9月11日 「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)がオンラインで開催され、講師として講演。(長谷智喜/同上)

2021年10月12日 鳥取市のメインストリート若狭街道の一部(約500m)の騒音増加に対し、騒音調査を国土交通省中国地方整備局に依頼した。(三田直水)

2021年11月 鳥取市内の道路交差点にハンプの設置を市に要請。2022年1～2月の約1ヵ月間、簡易ハンプが試験的に設置された。(三田直水)

2021年12月14日 「第11次下関交通安全計画(案)への意見を下関市に送付。(林 裕之)

2022年1月 岩波書店『世界』2月号の特集「クルマの社会的費用」に、「路上を子どもたちに返す」記事を執筆。(今井博之)

2022年3月27日 長谷智喜さん講演会「交差点事故と歩車分離信号の必要性」開催(東京都小平市・自転車スイスイ/代表岩本博子)

クルマ社会を問い直す会2022年度活動計画 2022.4.16 総会決議

◆新年度の活動の基本方針

- 1) 人命優先、歩行者優先の道路交通政策を求める。
- 2) 人の移動の安全と平等、環境保全、地域活性に重要な公共交通網の推進政策を求める。

◆新年度の具体的活動テーマ

- 1) 自動車の安全走行、歩行者被害防止に関わる技術の開発と装備義務化を求める。
(担当：佐藤清志、榊原茂典)
- 2) 自動運転の法制化動向を注視し、必要に応じて適宜行動する。(担当：榊原茂典)
- 3) ペダルの踏み間違い問題対策として、事故防止装置の提案と普及に取り組む。
(担当：南 平次、小島 啓)
- 4) 運転免許制度を考える。(担当：足立礼子、安彦守人)
- 5) バイク・自動車免許取得年齢を20歳以上にする研究と活動。(担当：菊池和美)
- 6) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当：佐藤清志、小島 啓)
- 7) 子どもにとって安全な道作りを考える。(担当：岡田百合香)
- 8) 地域の交通安全協会との協働を考える。(担当：菊池和美、足立礼子)
- 9) 自転車利用について考える。(担当：富田悦哉、稲見正博、小路泰広)
- 10) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当：林 裕之、安彦守人、小島 啓)
- 11) SDGs 持続可能な開発目標実現の上で重要な地球温暖化防止と自動車利用の関連を訴える。
(担当：林 裕之)
- 12) 車に頼らない暮らしの提案と推進。(担当：菊池和美)
- 13) クルマの所有と利用を減らすために、自動車関連税などの強化について検討する。
(担当：榊原茂典、小島 啓)
- 14) 交通犯罪の法解釈を考える。(担当：足立礼子)

◆問い直す会の基本的組織運営(担当者は総会前時点のもの)

- 1) 年4回の会報の発行。(6、9、12、3月)(足立礼子、林 裕之、岡田百合香)
- 2) Zoom利用によるミーティングの実施・運営。(担当：青木 勝)
- 3) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進。(担当：安彦守人)
- 4) ホームページの運営・内容の整備。(担当：富田悦哉、平間健嗣)
- 5) ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」、YouTube「人にやさしい道&交通」の内容拡充。
(担当：平間健嗣)

- 6) Facebook、Twitterを会の情報発信に活用。発信登録者の増加と発言促進。
 (維持管理：榊原茂典、安彦守人、富田悦哉、上田晋一、岡田百合香)

◆継続して行う活動

- 1) 国連が2005年に定めた国際デー「世界道路交通被害者の日」の啓発活動を行う。
 「世界道路交通被害者の日」キャンペーンを大阪で開催する。(担当：青木 勝)
 「世界道路交通被害者の日」の集い(東京)を会で後援する。(担当：未定)
 「世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム」(札幌)を会で後援する。(主催・担当：前田敏章)
- 2) 有志運営のブログ『脱クルマフォーラム』、『歩行者の道』により会員の主張を発信。
 (維持管理：安彦守人、富田悦哉)
- 3) 社会情勢に対応して声明、意見書、要望書、パブリックコメントなどの提出。
- 4) 講演会・学習会の開催(オンライン等を含む)。
- 5) 他団体との交流の促進。

◆実施をしたい活動

- 1) 地方でのミーティングの実施。
- 2) 主要政党への要望、面談申し入れ。
- 3) 自動車メーカー、自動車の安全装置メーカー、研究機関等との面談。

2021年度決算・2022年度予算 2022.4.16 総会決議

2021年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2021.4.1～2022.3.31) (単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	20,843	20,843		会報作成費	340,000	382,245	* 3
会費	560,000	530,000	* 1	郵送・連絡費	170,000	166,906	* 4
カンパ	100,000	76,554		事業費	80,000	66,569	* 5
雑収入	9,157	71,700	* 2	交通費	40,000	32,814	
				事務費	20,000	18,730	* 6
				渉外費	10,000	0	
				会場費	30,000	31,240	
				雑費	0	0	
				予備費	0	0	
				次期繰越金	0	593	
合計	690,000	699,097		合計	690,000	699,097	

- * 1 納入者(2022年3月31日現在、196個人・団体)
 * 2 会報・ブックレット・原稿料等の売上
 * 3 会報104号から107号分
 * 4 会報郵送料等
 * 5 交流会、冊子作成、Zoom利用料等
 * 6 コピー・印刷費等

2022年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2022.4.1～2023.3.31) (単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	593	会報作成費	380,000	* 7
会費	640,000	郵送・連絡費	170,000	
カンパ	150,000	事業費	70,000	* 8
雑収入	9,407	交通費	100,000	
		事務費	20,000	
		渉外費	10,000	
		会場費	40,000	
		雑費	10,000	
		予備費	0	
合計	800,000	合計	800,000	

- * 7 会報108号から111号分
 * 8 講演会、冊子作成、Zoom利用料等

2022年度世話人の紹介と 役割分担

総会にて、右の11人の世話人が承認されました。昨年と同じメンバーです。

翌日に開いた新世話人会にて、以下のように分担を決めました。どうぞよろしく願いいたします。(各人からのメッセージは40ページをごらんください。世話人連絡先名簿は本会報に同封しています。)

2022年度世話人(アイウエオ順)

青木 勝 (再任)
足立礼子 (再任)
安彦守人 (再任)
上田晋一 (再任)
岡田百合香(再任)
榊原茂典 (再任)
佐藤清志 (再任)
杉田正明 (再任)
富田悦哉 (再任)
林 裕之 (再任)
平間健嗣 (再任)

2022年度役割体制

代 表 (共同)	青木 勝 (再任)・足立礼子(再任)
事 務 局	平間健嗣(再任)
会計・名簿管理	青木 勝 (再任)
渉 外	佐藤清志(再任)・岡田百合香(新任)
会 報 編 集	足立礼子(再任)・林 裕之 (再任)・岡田百合香(再任)
会報発送・冊子管理	青木 勝 (新任)・杉田久美子(再任・地域活動連絡係)
オンラインミーティング	青木 勝 (再任)
ホームページ管理	富田悦哉(再任)・平間健嗣(再任)
ブログ作成・管理(新)	平間健嗣(新任)
S N S 管 理	榊原(再任・ツイッター)・安彦守人(再任)
メーリングリスト管理	富田悦哉(再任)・上田晋一(再任)・岡田百合香(再任)
写真・データ等募集・管理(新)	安彦守人(再任)・富田悦哉(再任)
パネル管理	上田晋一(新任)
	足立礼子(再任)・杉田正明(再任)

ガーベラ
(会員K・Tさんの絵)



道路交通法改正案について、内閣委員会の 国会議員に意見書を送付

世話人会

本年の3月4日、レベル4自動運転車の運行許可制度、電動キックボードと自動配送ロボットの走行条件などに関する道路交通法改正案が閣議決定されました(対象となる主な改正点は下表をごらんください)。

こうした改正案は、運転手不足の解消、過疎地の交通手段確保や輸送機器関連産業の活性化を目的としたものとされています。しかし、自動運転の公道走行については、安全面や、運行許認可の権限を警察庁が持つことへの疑問があり、電動キックボードと自動配送ロボットについては、歩行者や自転車との接触事故増加が危惧されます。そこで、この改正案が4月半ばに参議院・衆議院の各内閣委員会で審議されると聞き、急ぎ世話人会で下記の意見書を作成(特定自動運行の許可等についての原案は榊原茂典、他

は足立礼子が作成、世話会で討議し決定)、委員会の議員に送付しました。

両委員会では主に野党議員から安全についてさまざまな質問が出されたものの、多くの付帯決議をつけてあっさりと(実質審議は両委員会とも1日のみ)可決されてしまいました。結果として、当会の意見書は時機を逸した感がありましたが、佐藤清志世話人の橋渡しにより複数の議員には会の思いが届き、また、3月に発足した立憲民主党の通学安全対策促進議員連盟とのつながりもできることとなりました(11ページ参照)。

本改正道路交通法が施行されるのは来年以降ですが、今後も動向を見て、発信をしていけたらと思います。

2022年3月に閣議決定し4月に可決した道路交通法改正案の意見書に関連した主な点

【自動運転】
<ul style="list-style-type: none"> ・運転者がいない状態でのレベル4による運転を「特定自動運行」とする。 ・特定自動運行は都道府県公安委員会の許可制とする。運行希望事業者は計画等を届け出て許可を得る。 ・運行には車両を遠隔監視する主任者を配置し、事故発生時は主任者らによる対応を義務づける。 ・法令違反があれば認可取り消し。
【電動キックボード】
<ul style="list-style-type: none"> ・最高時速20km以下で一定の大きさ以下のものを「特定小型原付自転車」と位置づける。 ・特定小型原付自転車は免許不要とし、16歳未満の運転は禁止。ヘルメット着用は努力義務とする。 ・走行場所は自転車と同じ。最高時速6km以下に制御され、それに連動する表示がなされていれば、自転車走行可能な歩道も通行可。 ・利用者への交通安全教育は販売事業者などの努力義務とすると共に、違反は交通反則通告制度などの対象とする。
【自動配送ロボット】
<ul style="list-style-type: none"> ・人や物の運送に用いる最高時速6km以下、電動車イス相当大のものを「遠隔操作型小型車」と位置づける。 ・遠隔操作型小型車は歩行者と同じ歩道や路側帯を走行可能とする。信号や道路標識も歩行者と同じ。 ・走行させる事業者は、都道府県公安委員会に事前届け出が必要。

2022年4月

参議院内閣委員会 衆議院内閣委員会
各議員宛

クルマ社会を問い直す会
共同代表：青木 勝 足立礼子

2022年3月4日に閣議決定され、今国会に提出されている 「道路交通法の一部を改正する法律案」に関する意見

いつも国民のためのご尽力をありがとうございます。

私どもは、交通事故をはじめとするクルマ社会の問題を考え、人命最優先の社会の実現を願って活動をしている市民グループです。会員は全国に約200名おり、交通事故ご遺族関連の会やその他交通問題の会とも交流をもちながら活動しております。

さて、2022年3月4日に閣議決定された「道路交通法の一部を改正する法律案」について、交通安全等の観点から多くの問題があると考えており、その点を以下にまとめました。国会においてぜひご議論いただきたく、お願い申し上げる次第です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

1：特定自動運行の許可等について

1) 今回の道路交通法改正案は、本質的な思想に誤りがあると考えています。自動運転車が公道を走行することを前提とした場合、まずは自動運転車が道路交通法を厳格に守るように自動運転車の開発者に要求すべきであり、道路交通法を守れなければ、その走行を禁止すべきです。

そのうえで、自動運転車が現行の道路交通法を守ることが技術的に困難な条項を開発者に申請させ、どうしても道路交通法の方を直さなければならないと考えられる条項のみを抽出し、技術等の専門家に諮り、検討を重ねた上で修正すべきだと考えます。その判断のためには、自動車の技術と道路構造を所管している国交省との緊密な連携が必要と考えます。

また、混在する他の交通手段、歩行者などとの相互干渉、危険防止方法など、新しく発生すると思われる事象を詳しく検討し、道路交通法に追加、修正していくことも必要です。

2) 自動運行に関わる道路交通法の改正には、自動運転車の技術基準と認可に関わる国土交通省、技術開発推進に関わる経済産業省、加えて事故責任問題に関わる法務省など関係他省庁との緊密な連携とすり合わせが必要であることは明らかであり、今回の改正案にはそれらが十分に尽くされているか非常に疑問に感じています。

3) この改正案は、自動運転車の運行に関し、従来してこなかった、してはならない警察の公共・民間事業への介入と、運営に対しての権限を拡大してしまうことが明白であり、この法律を通すことは、将来への禍根を残すことが憂慮されます。

具体的な条項の問題点を挙げます。

・第75条の十二で、「特定自動運行を行なおうとする者は、公安委員会の許可を得なければならない。」としており、特定自動運行を行うものの住所氏名と運行計画を提出することを求めています。特に運行計画では、使用車両の要目、運行経路、日時、運送対象までを提出させることとなっており、公安委員会がその審査を行うのは事業運営に対する介入となります。

・第75条の十三で、自動運行が他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないことを必要条件としていますが、逆に、自動運行と既存他の交通との混在における、他の交通の自動運転に対する妨害行為の禁止などは全く今回の改正案には含まれておらず、極めて中途半端な改正案であると思います。

・第75条の二十で、自動運行の監視に係わる装置の設備と特定運行主任者の監視義務を求め、同時に特定運行主任者の自動運行車への乗務義務を規定していますが、設備の仕様を決める能力が公安委員会・警察にあるのか、また、特定運行主任者に常時監視を求め、なおかつ特定運行主任者の乗務を義務化するのでは、自動運行の経営的経済的な観点で意味があるのか甚だ疑問です。さらに、ここで定める規定は、現時点でのある一つの技術と方式を想定したものであり、今後の技術の進展で大きく変わる可能性があるため、現時点での技術水準を前提に法律で縛ることは馴染まないと考えます。

2：電動キックボード等小型原動機付自転車の走行について

小型原動機付自転車について、「時速20km以下のものは免許不要・16歳未満の運転は禁止・ヘルメット着用は努力義務・走行場所は車道や自転車レーン・ただし最高時速6km以下なら自転車走行可の歩道等を通行可」としていますが、次の点が懸念されます。

1) 電動キックボードは車輪が小さくてふらつきやすく、自転車に比べて不安定な乗り物です。しかし、電動かつ小型のため他の乗り物の間をすり抜けて先を急ぐ懸念が大きく、地面を蹴ることにより電子的に制御された速度以上の速度を出せる点も問題です。

2) 日本は道路幅員が狭い道路が多く、自転車の走行空間自体も極めて不十分な現状です。そこに、免許不要の電動キックボードが加われば、自転車、バイク、自動車との接触事故の増加が懸念されます。日本バス協会もヒアリングにおいて「停留所で乗客が降りる際の接触等の危険、追い抜き等においてバスによる接近回避時の車内事故の発生等を危惧」し、全日本トラック協会も安全運転への影響を危惧しています。

3) 時速6km以下なら「自転車走行可の歩道」も通行可としていますが、自転車の多くが狭い歩道を違法走行している現状を見れば、走行場所違反、速度違反が横行するリスクは高く、歩行者の安全もさらに脅かされます。

以上の点をふまえ、次の案を提案いたします。

(当会の提案)

①電動キックボード等の運転には、運転免許制度を設ける。また、乗り物には国土交通省と協議の上、ナンバープレート装着、スピードメーター装着を義務づけ、安全運転の責任意識を持たせる。

②走行場所は車道左側とし、追い越し禁止、バス停付近でのすり抜け禁止とする。歩道の走行は認めない。

③今後も多様な乗り物が増えていく現実をふまえ、幅員の広い自転車道の整備(車道を削ることも検討)を急ぐ。

④原動機付自転車、小型原動機付自転車という名称区分もわかりにくく、自転車という名称自体も誤解を生じさせる。名称区分も明確な基準を設けて再検討する。

3：自動配送ロボット等(遠隔操作型小型車)の走行規制について

自動配送ロボット等(遠隔操作型小型車)は、「通行場所は歩行者と同じで歩道・路側帯・横

断歩道を適用すること」となっていますが、次の点が懸念されます。

- 1) 自動配送ロボットは、最高時速6km、大きさ約120×幅70×高さ120cm、重量約120kgが標準的サイズとされ、歩行者と衝突した場合の歩行者への衝撃は甚大です。
- 2) 日本の歩道は現状でも非常に狭く、平らでない所も多くあります。操作ミスや歩道のがたつきなどによって配送ロボットが傾いて転倒する危険もあります。
- 3) 歩道は、高齢者や幼児、視力の弱い人、心身障害者、車いすの人やベビーカーも利用します。しかも、自転車の違法走行も絶えません。そこに無人の配送ロボットが走行すれば、混乱も衝突の危険も増します。配送ロボットを慌てて避けようとして転倒する危険や、配送ロボットを避けようと車道に降りて自動車や自転車と接触する危険も増すことが危惧されます。
- 4) 遠隔操作を安全に行うには操作の熟練、通信の安定性が必要ですが、その点が未整備の状態です。

以上の予測される危険をふまえ、走行場所と安全対策の再検討をしていただくことを望みます。

4：改正案全体について

- 1) 日本の道路安全の現状は、交通死者に占める歩行者・自転車利用者の割合が全体の半数以上を占め、先進諸国に比べて非常に高い状態が続いています。その要因の1つは歩行者・自転車の安全な移動空間の乏しさ、自動車運転者の違法走行蔓延状況にあります。その現実を改善することなく、人命の安全より産業活性を優先することには納得がいきません。これ以上の交通死傷者を出さないために、安全第一の対策を望みます。
- 2) 今回のような重要な改正案を国会に提出するならば、パブリック・コメントの手続きは絶対に省いてはならないと考えます。

以上

レポート
会の活動

通学安全対策促進議員連盟(立憲民主党)第2回総会に参加、発言しました 佐藤清志、足立礼子

2022年4月27日、立憲民主党内に立ち上がった「通学安全対策促進議員連盟(通学安全議連)」の第2回総会において、「交通犯罪被害者遺族の立場からの「通学路安全対策」への提言」というテーマで、クルマ社会を問い直す会会員として佐藤清志が発言の機会をいただきました。被害者の立場としてはほかに、京都府亀岡市の交通事件で保護者として集団登校に立ち会っていた娘様を亡くされた犯罪更生保護団体ルミナの

中江美則さん、その姪でNPO法人routeの村岡麗菜さん、埼玉県の交通事件ご遺族で当会会員でもある児玉千穂さんが参加、他に当会の足立礼子共同代表が参加しました。

■佐藤清志、発言内容

与えられた発言時間は20分で、簡潔に、しかし言い逃すことのないようにと気を付けながら発表した内容を紹介します。(下線は特に重要と

考える点です。)

* * *

2021(R3)年6月、千葉県八街市で飲酒運転トラックにより通学途中の小学生5人がはねられ、小学生2名を死亡させ、3人に大けがを負わせる交通被害が起きましたが、今からちょうど10年前の2012(H24)年4月23日にも、京都府亀岡市において集団登校中の児童と親子(厳密には、ここでいう子は胎児で、死亡者扱いはなされませんでした)が被害に遭う事件が起きていました。

亀岡市の事件を受けて、全国の通学路では緊急合同安全点検が行われ、翌2013(H25)年5月には文部科学省、国土交通省、警察庁による今後の取組みに関する通知が発出されましたが、3年後の2016(H28)年10月28日には横浜で、翌11月2日には今回の被害と同じ千葉県八街市で、ともに児童が死傷する被害が起きました。もちろんこのほかにも、2011年4月18日栃木県鹿沼市クレーン車暴走被害、2019年5月8日滋賀県大津市園児死傷被害など、今でも記憶に新しい交通事件は数知れません。

そのたびに緊急点検がなされ、今回も危険箇所は約76,404ヶ所抽出されましたが、本当にそれらが安全対策につながっているのかという疑問でなりませんでした。

「交通事故」というものは、大きく分けて「クルマ対クルマ」と「クルマ対人」の間で起きますが、「クルマ対人」については、両者が共存するところで当然ながら多く発生しています。両者が存在する場所においては、危険でない場所などそもそもあり得ないのですし、その対策は「道(構造)・人(およびクルマ)・ルール(規制もしくは法律)」の三方向からの改善が求められます。

しかし緊急対策については、国土交通省の管轄によるガードレールやカーブミラー、ハンブの設置といった道路構造対策に偏りすぎ、また、速度制御についてもゾーン30などの設置にとどまり、実質の速度を下げる効果への期待は薄いものとなっています。(本来なら通行禁止時間帯

となる「スクールゾーン」の形骸化は言うまでもありませんし、それは大津の被害により取り組まれ始めた「キッズ・ゾーン」も同様です。)

一方、人に対する教育の多くは歩行者側に向けられ、青信号横断に対してのアイコンタクト運動や(信号のない横断歩道での)手上げ横断・横断後のお辞儀などが効果的と言われていますが、これらはすべてルールによるものではなく、あくまでマナーです。そもそもはクルマ側がルールを守り、歩行者の安全を確保することが大前提であるべきですが、現状では教育のすべてが弱者側への注意の強要でしかありません。本来安全のために率先して行動をするのは、クルマ側(ドライバー)であり、まずはドライバー対策(指導・啓発)がなされるべきです。

先にも触れた「ゾーン30」は、警察庁の通達により全国に現在4,031ヶ所まで普及しましたが、そのほとんどは物理的対策もされてはいますが、設定しっぱなしがほとんどです。

「ゾーン30」の主旨は、ゾーン(区域内)による速度抑制と通過交通の抑止と言われていますが、なぜ「30」なのかの意味はあまり知られていません。

「時速30km」は、クルマが歩行者と接触した際に致死率が急速に上がる速度であり、だからこそ歩行者が多い生活エリアでは、そのような歩行者中心を大前提とした走り方、特に「速度」が求められることは言うまでもありません。

こうした意味合いからも単に「時速30km制限の道路エリア」ということではなく「どのよう

に通行(通過)しなければならないのか…、ということへの理解が求められるゾーン(場所)なのです。このことを伝えることなく設置しただけでは、効果が得られないのは当然の結果です。

また、私の知る限りでは、「ゾーン30」にこだわりすぎ、設定にあたって20km制限道路であった地域に設置され、結果的には制限速度を上げてしまったという奇妙な場所も存在しています。これも本質を見失った結果の一つなのでしょう。

速度に関して言うと、現状の我が国の法律では制限速度が設定されていない道路では、法定速度と定められる「時速60km」が適用されており、先の八街の被害現場もまさにそのような道路でした。

先日私は、地元の東京都品川区建設委員会の区政報告会（テーマは「交通安全対策」でした）において、品川区のような高齢者が多く住み、緊急避難時も木造住宅密集地域としても問題視されるほど狭い道路の多い地域においては、箇所箇所的に「ゾーン30」を検討するのではなく、区全域を「ゾーン30の区」と打ち立てて、全体を交通安全宣言区域（ゾーン）とすることを要望しました。幹線道路や制限速度指定の道路はそれなりに歩道やガードレールの整備がすでになされていますが、そうでない生活道路等をそのまま野放しにし、ちまちまと対策を講ずるのではなく、思い切った全体的な安全対策が求められる時代になっていると訴えたのです。

スクールゾーン内での交通事件被害に関しては、「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の第2条、いわゆる「危険運転致死傷罪」において、“アルコールの影響”や“ことさらの信号無視”行為のほかに「通行禁止道路を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」という条文があります。多くのスクールゾーン内では、この「通行禁止道路を進行し…」に該当するものですが、「重大な交通の危険を生じさせる速度…」への適応が認められないケースが多く、同罪での起訴には至っていません。こういう面からも速度に対する強い変革が必要なのです。

自民党からは通学路対策として「スクールバス」の導入推進のための議連も立ち上がりましたが、公共交通も衰退する中で、ドライバーの確保自体難しく、その財源確保や道路空間、子どもたちの体力低下の面からも、時代にもそぐわない方向性だと考えます。

自動車側への安全走行対策として、このところ普及しつつある自動車の予防安全技術への期

待もありますが、被害者遺族の間では歓迎というよりは懐疑的な意見が多数となっています。一部のご遺族からは、高齢者ドライバー対策としての普及も要望されているようですが、システムへの過信への疑念は拭えず、販売元での注意・啓発、またデモ走行などの実施も適切になされていないのが現状です。また、そのようなシステムに対しての車検制度同様のメンテナンス対応もユーザー任せになっている状態も、大きな不信感の一つの要因となっています。

あえてこれらのシステムの普及を望むならば、自動（というより“強制”）速度制御システム（ISA = Intelligent Speed Assistance、自動速度制御装置）の導入、その他の予防安全システムにおいてもレベル3以上で言われている「システム主導」ではない、あくまで安全運転のサポートシステムとして活用され、作動時におけるドライバーへのフィードバック（危険および違反をシステムが制御した際にドライバーへ注意・指摘）される装置も同時に搭載させることを求めるところです。

先日（4月19日）の衆議院本会議では、「道路交法の一部を改正する法律案（208国会閣52）」の採決とともに「こども家庭庁設置法案（208国会閣38）」など、子どもに関する5法案の審議が始まりましたが、これらはともに今回の通学路問題に直結するもので、特にこども家庭庁での「子どもの利益・人権の確保」「子どもを社会の真ん中に据える」という主旨は、まさにクルマ社会の中でも同じく実現されるべき考え方と言えるでしょう。

立憲民主党・太 栄志議員は、衆議院予算委員会第一分科会における質問の中で繰り返し「交通安全問題の一元化」「責任の所在」をご指摘くださいましたが、それは、もうこれ以上の被害者を出さないためにも重要なもので「大人側の責任（考え方・行動）」が問われる根本の課題だと感じています。

最後に、言うまでもありませんが、子どもたちの安全を確保するのは、私たち大人の責務です。これまで緊急点検等の安全対策を行った背景には、そこで守られなければならない子ども

たちの被害があり、犠牲者が出て初めて重い腰を上げると言った後追い対策となっています。子どもたちを守るためには、危険個所の選定よりもすべての場所での先手を打った対策が必要なことと同時に、ルールを守る者が守られる道路交通の社会形成がなにより求められます。

* * *

以上のようなことを発言した後、亀岡事件遺族の中江さんからは、自身が取り組んでおられる街灯に防犯カメラが取り込まれている装置の普及への呼びかけがあり、ほかの参加者もそれぞれ発言機会をいただきました。

このような機会は、今後の政治や省庁へのつながりのきっかけになるものと考えます。夏には参議院選挙も控えており、会からも従来同様に各政党へのアンケートを行う予定にもなっています。当会の意見をしっかりと政治にも活かしていただくためにも、こういった行動を今後も続けて行きたいと考えています。

(以上／佐藤清志・世話人)

■会合の様子と当会よりの発言

総会会場は、国会議員のほか、関係省庁の職員も出席し、メディア関係者の姿もありました。会は当初1時間の予定でしたが、さまざまな意見交換が行われ、結果的に30分延長されました。意見交換では、当会としての意見もいくつか伝えることができました。

立憲民主党では「児童の通学安全の確保に関する施策の推進に関する法律案」を過去6回出していずれも廃案になっているそうです。議連が立ち上がるだいたい前からかなり対策が検討されていたようです。「歩車分離できない道路での優先順位は人、自転車、クルマ。クルマは不便を味わって当然」「子どもにばかり安全教育を強いてもだめ」等の意見も複数の議員から聞かれました。

法案は安全対策として速度も重視しており、通

学路、通学時間帯の速度に関して、「時速30km以下」とすべきか、もっと下げるべきか等の議論もされていました。

これに関して佐藤さんは、「一般道路法定速度を時速30km以下にして町全体の速度抑制をすべき」等の意見を述べました。

足立からは、「通学中と限定すると、帰宅後遊びに行くときなどの安全は保障されない。当会では、『住宅街の道路、保育・教育・公共施設等の周辺道路は特に歩行者優先とし、時速20km未満に制限し、ハンプ、シケインなどの速度抑制設備を設け、速度違反取り締まりも実施する』ことを求めている」と伝えました。

こうした具体的な対策案には特に関心を寄せていただけたように思います。

ただ、全体に、「通学安全対策」と銘打っているだけに、安全対策を「通学路」「通学時間」「児童」に限定してとらえている傾向が感じられ、そこは気になるところです。自転車利用中(車道左側走行中)の娘さんの命をトラックにより奪われた児玉千穂さんは、「中学・高校生の自転車通学などは視野にないのでしょうか」と疑問を述べていました。

関係省庁として文部科学省、国土交通省道路局、警察庁交通局、内閣府交通安全担当などにはかねてより宿題が投げられていたようで、職員が回答していました。やり取りを聞いていて、迅速な具体策への対応(本気のやる気)と予算の獲得が、大きな課題だと感じました。

最後にこの議連の会長である伴野豊衆議院議員が、「議論を聞いて、健全な執念が大事と感じた。社会の考え方、意識を改革したい」と言われていました。「健全な執念」という言葉に、当会としても勇気づけられた気がします。

今後もこの議連の会議を傍聴などできないかと打診中です。

(以上／足立礼子・共同代表)

西村 茂さん講演「移動と地域公共交通を考える —コロナ禍と日仏比較から—」報告 足立礼子(世話人)

2022年4月16日、総会後に、金沢大学名誉教授の西村 茂さんによる講演会を開催しました。講演は金沢からオンライン(Zoom)で行っていただき、東京・北区の会場「北とびあ」の参加者とZoom参加を合わせて約59人の方が視聴しました。

西村さんは初めに、ご自身も車の運転免許を持っていないので、当会と意識を共有できる点も多いと思うと話され、本題に入りました。お話の概要をお伝えいたします。



講演する西村 茂さん

西村 茂さんプロフィール

1953年生まれ。金沢大学法学部助教授・教授を経て現職。自治体問題研究所理事。フランスの地方自治を中心に研究し、近年は日本と海外の地域公共交通の状況調査などもされています。著書に『長寿社会の地域公共交通—移動をうながす実例と法制度』(2020年)、『住民がつくる地域自治組織・コミュニティ』(2011年)、『平成合併を検証する』(2015年)などがあります。

【1】コロナ禍による公共交通の危機

コロナ禍は、経済・医療・福祉等だけでなく、公共交通にも大きな影響を及ぼしました。

これまでの移動政策は「促進」でしたが、コロナ禍では「制限」「不要不急の外出はしない」に180度転換し、人々の意識も変わりました。「密」になる移動手段は嫌われ、個での移動手段が好まれ、その結果、マイカー利用が増えました。

これが元の状態に戻るのか、元に戻せばそれでよいのか、大きな課題を残しています。今後も完全には元に戻らないならば、公共交通の維持・充実やクルマ依存を減らすなどの政策が必要になっていきます。「クルマ社会を問い直す」ことが、今後ますます重要なテーマになると思います。

1 鉄道もバス、タクシーも利用者減

コロナ禍による公共交通の変化の現状を見て

みましょう。

移動制限の下でも人や物を移動させることは必須で、公共交通は不可欠のサービスですが、コロナ禍での乗客減少によって経営は悪化しています。都市部以外の鉄道・バスは、コロナ以前から利用者減少と収入減による「不採算路線」に悩まされてきました。バスは2002年の規制緩和(競争政策)以後、減便や撤退が進行し、通学や通院、買い物にも不自由な地域が増えましたが、コロナ禍はその危機をさらに深刻にしています。

鉄道のコロナ禍による乗客減少率は、大手民鉄より公営と中小民鉄のほうがより深刻で、2022年1月時点でも回復していません(表1)。

バスも一般路線バスの乗客数減少が続いていますが、より大幅に減少したのは、旅行やイベント利用に依存する高速バスや貸切バスです(表2)。バス事業者は高速バスや貸切バスの収入によって一般路線の赤字を補っているため、経営にとって大打撃です。

コミュニティバスもいくつかの例を見るとやはり乗客数は減少しています。私は金沢市でコミュニティバスを走らせる会に関わっていましたが、金沢都市圏ともいえる石川県野々市市のコミュニティバス「のっティ」の乗客数は、2019年度に比べて20・21年度は40～25%減少しています。

表1【鉄道】

輸送人員が2019年の同月比で30%以上減少と回答した事業者の割合(%)

	2021年4月	2021年5月	2021年9月	2022年1月
大手民鉄	13	47	75	0
公営鉄道	50	70	70	29
中小民鉄	37	49	66	22

(国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」2022年1月末時点まとめより抜粋)

表2【バス】

輸送人員の2019年同月比の減少率(%)

	2021年1月	2021年5月	2021年9月	2022年1月
路線バス	27.5	29.5	27.5	25.1
高速バス	67.5	67.2	67.4	59.8

(国土交通省、前掲資料)

2 収入の減少で経営に打撃

乗客減により収入も減少し、経営に打撃を与えています。鉄道では在宅ワークが増えて定期券収入も大きく減少し、この傾向はコロナ収束後も戻らないとする見方もあり、国に運賃の自由化を求める動きも見られます。例えばJR東日本では首都圏の通勤定期券で混雑時間帯を避けて乗る人が割安になる仕組みを求め、JR九州は定期券の割引率が他の交通機関と比べて高いとして決め方の自由度を求めています。

バス事業者の収入も減少し、特に高速バス・貸切バスの減少は深刻です。高速バス等は、2022年1月の運送収入が19年同月比「70%以上減」の事業者が30%を占め、貸切バスは22年1月の運送収入が19年同月比「30%以上減」の事業者が61%を占めています。

タクシーも乗客数減少の深刻な打撃を受け、収入減少は貸切バスと同じような状況です。

3 マイカーや自転車、徒歩が増加

コロナ禍により、公共交通利用者が減る一方で、「密を避けたい」などの理由から都市部でもマイカー利用が増えました。高齢者の運転免許自主返納者数も、特に75歳以上において減っています(19年350,428人⇒20年297,452人)。感染すると重症化しやすいことを心配したためと思われる。これまでも公共交通不便地域では、免

許を返納した高齢者は外出の回数が減り、心身機能低下の影響が懸念されていますが、今後手放すのを嫌がる人を増やさないためにはどうすればよいか、課題の一つです。

4 公共交通の減便や廃止による長期的影響

2022年3月のダイヤ改正で、大都市の鉄道が減便され、JR東日本とJR西日本は「会社発足以降で最大規模」の運行本数削減となりました。JR東日本は平日1日あたり走行本数239本、走行距離ベースで3%減となり、朝の通勤時間帯では首都圏の在来線を中心に本数を削減、新幹線も定期列車を7%減らし、需要に応じて設定する臨時列車の割合を増やしました。

鉄道ビジネスは、車両や線路などの設備、その保守などの固定費が高いため、「必要車両数が最も多い平日朝の運行本数を減らせば、長期的に保有車両数の削減によるコスト圧縮につながる」という事情が指摘されています。鉄道各社は、今後テレワーク(在宅勤務)の増加による通勤客減少も考慮すると、需要は「良くてコロナ前の9割を前提に考える」(JR東日本・社長)のが妥当とみています。運行規模の縮小が相次げば、公共交通が不便になるという悪循環が生まれそうです。

5 地方鉄道のピンチ

鉄道の減便は経営の構造にも影響します。JR各社は大都市圏や新幹線の収益で地方の不採算路線を維持していましたが、この「都市圏で稼いだ利益で地方路線を維持するビジネスモデル」がコロナ禍で崩壊寸前となっています。

もともと乗客が少ない地方鉄道のコロナ禍の影響は前述の通り深刻ですが、別のデータを見ても、「JR旅客6社で1日の平均乗客数(輸送密度)が1km当たり4千人未満の路線の割合は、19年度41%⇒20年度57%」と16%も増加しています。4千人未満の路線とは、1987年の国鉄民営化時には「『赤字ローカル線』としてバス転換の目安の1つ」とされている路線です。地方鉄道のピンチということがわかります。

6 バス路線も廃止の動き

バス路線も「21年9月をもって多くのバス路

線が廃止された」と報道されています。岡山県の両備バスは2路線の廃止届を提出(21年10月)、北海道中央バスは旭川駅前から芦別駅前の40km以上を廃止し、今後は両市の市境に乗り継ぎバス停を置き、各自治体が運行するそうです。

コミュニティバスも全国で廃止の動きがみられます。今後、バスを含む地域公共交通の減便・廃止が進めば、交通不便地域(人口低密度地域)のマイカー利用がさらに進行することになります。

7 コロナ禍が公共交通に与えた影響

コロナ禍が公共交通に与えた影響は

- ①移動の制限や自粛による乗客の減少
- ⇒②結果として運賃収入の減少(提供するサービスを維持することで赤字が増加)
- ⇒③行動の変化が継続する予測から減便や路線廃止が増加

ということになります。大都市圏での公共交通利用者減が地方の交通に影響し、公共交通の利便性低下と乗客減という悪循環が、今後広がることが予想されます。公共交通の充実とともに、新しい多様な移動政策が必要になっています。

[2]なぜ公共交通を利用しないのか：行動の変化

1 テレワーク増加による意識の変化

移動は生活に欠かせませんが、生活を制約する条件でもあることを、コロナ禍の経験は私たちに気づかせました。外出自粛は、通勤、通学、通院、買い物などの移動の「苦労」を和らげる大規模な社会実験になったのです。テレワークは、通勤が「強いられた移動」「拘束時間」であることを意識させる機会になり、通勤地獄とも呼ばれる過密で長時間の通勤は、テレワーク導入で緩和できることを多くの人が感じました。

2 テレワーク増加による公共交通への負担増

テレワークの実施率は、全国的には約3割(22年2月)ですが、都市部では地方部より多い傾向があり、通勤時間の減少率も都市部のほうが高めです。これは、地方では自家用車が主な通勤手段であるためと考えられます。企業規模や業種などでも実施率は異なります。

ある労働者の調査では、約5割がテレワークを平常時にも取り入れたいと回答しており、時差通勤も多くの人が支持しています。

一方、テレワークの増加で通勤の総量(乗客数)は減りますが、たとえ週3日でも通勤が必要な人がほとんどであると考えられます。したがって事業者は、供給量を基本的に維持しなければなりません。乗客数は減るのにサービスは維持するというのは民間経営では困難です。公的支援が必要だと思えます。

3 買い物行動の変化、宅配の増加

コロナ禍で「買い物」行動も変化し、ネット通販や宅配が増えました。通販を支える物流は重要な交通で、年間1人当たりの荷物の数は、日本が世界一です。宅配ドライバーは低賃金などによりなり手不足が以前から問題になっていますが、日常生活に不可欠な労働であることが一層明確になりました。モノの移動を担う労働は、テレワークで置き換えられない分野でもあります。

4 買い物困難者の支援の変化

外出自粛により『買い物困難者』の増加と顕在化も指摘されています。買い物難民へのこれまでの対策は、中小都市では「コミュニティバス・乗合タクシーの運行等に対する支援」が最も多かったからです。コロナ禍では、移動販売車による買い物サービスが拡大し、政府・自治体の対策の枠外で重要な対策として機能しました。

買い物は、日常的な外出の主な目的の1つで、人と接する機会であり、気分転換の効用もあります。外出支援や社会的孤立対策の必要からも、買い物支援は必要です。他方で、今後ネット利用や移動販売は増加すると考えられます。これまでのコミュニティバスや乗り合いタクシーで「店へ連れて行く」支援策だけでなく、より多様な支援策の展開が求められます。

5 行動の変化がもたらす長期的な移動政策

こうした行動の変化と社会の変化は長期的なものと考えられます。今後の公共交通政策は、「もっと鉄道やバスを利用しましょう」というキャンペーンだけでは、不十分です。

パンデミックは繰り返し発生するといわれています。今後は、自治体や政府は、「移動しないこと」を考慮した移動政策を立案しなければなりません。コロナ禍で問われたのは、どの「手段」で移動するかではなく、移動するという「行動」そのものだったのです。

6 海外では自動車依存の見直しも

海外でもコロナ禍の影響は様々な形で表れています。都市では自動車交通量が減って大気汚染が劇的に改善されました。ミラノなどの都市では「このまま自動車利用の抑制を維持したいと大整備計画に乗り出し、その一環として、市内の道路約35km分を歩道や自転車専用道に変更」としてと報じられています。こうした見直しは、ニューヨークなど主要都市でも進んでいます。

また、マイカー通勤ではなく「専用道を走行する自律型の乗り物」「これまでにない低コストのパーソナルな移動手段」「アクティブな交通手段」(徒歩、自転車、スクーターなど)が必要との議論があります。

[3] フランスの移動政策

1 フランスの交通の法制度

次に、フランスの交通政策について、日本との違いに触れながらお話しします。

フランスでは、法律に「モビリティの権利」(旧交通権)が明記され、移動サービス・公共交通の具体的な内容が定められています。法制度は次のように整理できます

《フランスの交通の法制度》

- ①自治体が公共交通の路線・運賃・時刻表・サービス内容を組織する権限を持っている。
- ②自治体が公共交通の資金となる地方税を持っている。

一方、日本では対照的に、法律に交通権は明記されておらず、以下のような現状です。

《日本の交通の法制度》

- ①自治体に「努力義務」があるが権限は弱い(国交省が路線・運賃等を統制)
- ②資金となる特定の税はない(個別補助金による政策誘導)

2 法の理念としての「モビリティの権利」

フランスの交通法典L1111-1条は、資料1のように条文のすべての文章が「権利」の内容を具体的に表現しています。

この条文の基になったのは40年前の1982年交通基本法第1条で、その後改正を経て、2019年のモビリティ基本法により現在の表現になりました。

旧条文の「交通システム」という言葉が「地域全体における移動(モビリティ)の組織化」に変更されました。既存の交通網が国土全域をカバーしていないという批判に対応するためでした。「アクティブ・モビリティの活用を含む」と「座りがちの生活との闘い」という追加された文言は、公共交通機関からより広いモビリティの手段(徒歩・電動自転車・相乗りなど)への拡大の内容を示しています。

法典の「L1111-2条」でもモビリティの権利について次のように記しています。

「モビリティの権利の漸進的な実現により、利用者は、特に公衆に開放された交通手段を利用して、アクセス・品質・価格・費用の面で自治体にとって合理的な条件の下で移動することを可能とするものであること」

この条文では、移動における「アクセス・品質・価格・費用の面」に言及している点も注目されますが、これはすでに1982年基本法に明記されていました。

資料1

フランスの交通法典(L1111-1条)

(下線部は2019年にモビリティ基本法で替えられた部分)。

「地域全体における移動mobilitésの組織化は利用者のニーズを満たし、移動能力が低下した人や障がいを持つ人を含むすべての人が持つ移動するse déplacer権利、およびアクティブ・モビリティの活用を含む手段を選択する自由、(中略)を有効にするものでなければならない。これらの目的の実施は、地域共同体にとって最も有利な経済的・社会的・環境的条件の下

で、また座りがちの生活 *sédentarité* との戦いという目的、およびリスク、事故、迷惑行為とくに騒音、汚染物質の排出、温室効果ガスを制限または削減するという目的を尊重しつつ、行われる」

※ *se déplacer* = move around (英語) 「動き回る」

※ アクティブ・モビリティとは、具体的には徒歩・自転車・電動自転車など。

3 自治体を持つ「組織する権限」

モビリティを組織する権限は州と市連合および自治体の組合が持っており、このような自治体を「モビリティ組織機関AOM」と呼びます。以前の名称は都市交通組織機関でしたが、2014年の法律で、権限の範囲が公共交通(鉄道・地下鉄、トラム、バスなど)から、自転車、カーシェア、ライドシェアなどあらゆるモビリティサービスに拡大されたことにより、名称も変更されました

フランスの地方自治体は「州—県—市連合—市」の4層制です。市(コミューン)は、3万6千くらいあり、小さくとも合併はしていません。

市連合は、市と県の間には存在する自治体で、「メトロポール・大都市共同体・都市圏共同体・市共同体」など、有している権限の大きさで区別されます。市連合は、「その管轄区域におけるモビリティ組織機関(AOM)である」(交通法典L1231-1条)と定められ、資料2のように区域内の移動サービスを組織する権限を持っています。

州はモビリティのリーダーと位置づけられ、州全域でネットワーク化と調整を行う責任があります。また、州独自に移動サービスを組織し、そのサービス内容は市連合とほぼ同じです。

資料2

市連合の組織する移動サービス(概要)

あらゆる移動サービスを組織する権限

- ・ 定期的な公共旅客交通サービス
- ・ オンデマンド公共旅客交通サービス
- ・ 通学輸送サービス
- ・ アクティブ・モビリティに関するサービス

- ・ 自動車のシェアリングに関するサービス
- ・ 経済的・社会的弱者、障害者、移動能力が低下している人々のアクセス改善のための連帯移動サービス

※(交通法典L1231-1-1条)

4 モビリティ税(地方税)が資金の4割

「権限と財源はワンセット」というのがフランスの基本的考え方です。自治体に権限が移管される場合は、必ず財源の裏付けが付与されます。モビリティ税は使途が自由で、経常支出と投資支出(インフラ)にも使われています。この点は、日本の個別補助金(国と都道府県)とはまったく異なります。

モビリティ税の課税とその税率の設定(法律が定める最大税率の範囲内)は、モビリティ組織機関が行います(州は課税できません)。課税されるのは、従業員11人以上の雇用主で、給与総額に対して支払います。2015年までは従業員9人以上という基準でしたが、人数変更による収入減は国がモビリティ組織機関に補償しています。

公共交通機関の資金調達構成比は資料3に示すように、モビリティ税が第1位で約4割を占め、大きな役割を果たしています。

資料3

公共交通の資金調達構成比

モビリティ税—40億8,000万ユーロ(42.5%)

(5,304億円 / 1ユーロ130円計算)

自治体の一般予算—28億1,700万ユーロ(29.3%)

運賃収入—14億4,800万ユーロ(15.1%)

国—1億2,200万ユーロ(1.3%)

借入金—11億3,800万ユーロ(11.8%)

※(189ネットワークの2018年データ)

5 税の空白地域がかなりある

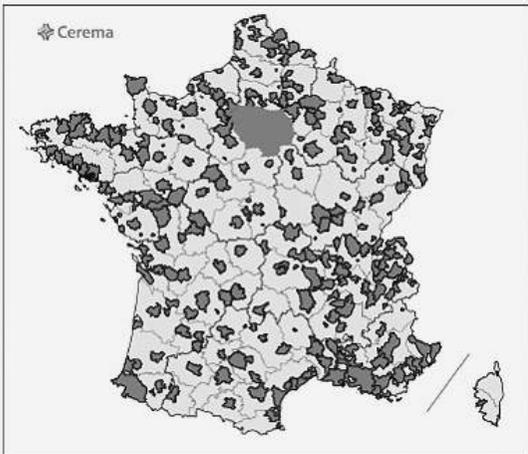
ただし、交通税(モビリティ税)は一定規模の従業員がいる雇用主への課税であるため、都市部が主で、農村・郊外地域は恩恵を受けられません。課税できる自治体数は1982年の56から2012

年には236に増えてきましたが、この税の「空白地」は、資料4の地図に見るように2017年時点でも多く(白の部分)残っていました。近年まで「非都市部」の交通は県が組織する責任を持っていました。県は交通税を課税できなかったため一般予算を使いデマンドタクシーを導入するなどしてきました。このように自治体が公共交通を組織する責任を持つという法制度は、交通税以上に大きな意味がありました。

資料4

交通税の対象区域と空白区域

* 白い部分は対象でない農村・郊外区域。(2017年)



Ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au 1^{er} janvier 2017 - Source : Cerema - 03/08/2017



農村地域ではデマンドタクシーも利用されている。

6 自動車依存という課題も

しかし、フランスでも自動車は主要な移動手段で、交通手段に占める割合は72.3% (2019年)です。自動車から公共交通へのシフトという課題は強く認識されていても、実現はなかなか困難です。

その中で、21年の国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議(COP26)で、30カ国が40年までに内燃機関車を禁止する宣言に署名したことを受け、フランスも40年までにガソリン車、ディーゼル車の販売を終了するという目標を立てています。ただし、電気自動車への転換では課題は解決しないという認識は、閣僚レベルにもあります。

7 自動車依存を減らす対策

①自動車の広告に利用自粛のメッセージ

マイカー依存度を減らすには、多様なモビリティサービス(便利・安心・安上がり)を展開すること、マイカー移動を制限すること(駐車場政策など)の2つ、いわば「アメとムチ」が必要といわれます。フランスでは21年12月、自動車の広告に「短距離の移動では徒歩や自転車を優先しましょう」「相乗りを検討しましょう」「日常生活では公共交通機関を使いましょう」というメッセージを加えることが義務化され、違反した場合の罰金も設けられました。

②雇用主の負担による誘導策

「自動車利用からの転換」を促す取り組みとして、雇用主がモビリティ税以外に負担をしている誘導策があります。

1:(義務)公共交通パス料金の半額負担(購入した従業員に払い戻す義務)。在宅勤務用公共交通バスの払い戻しもある。

2:(任意)持続可能なモビリティパッケージ(FMD)

従業員に以下の交通手段を利用させると、1人当たり年間500ユーロを上限として、税金と社会保険料が免除される。

- 自転車、電動アシスト自転車(個人用、レンタル用)
- 相乗り(運転者または同乗者)
- レンタルまたはセルフサービスのパーソナ

ルモビリティ(電動スクーターなど)

- 電気自動車・ハイブリッド車・水素自動車によるカーシェアリング
- 公共交通機関(定期券なし)

③相乗りの奨励

政府が相乗り(ライドシェア)も奨励しており、その取り組み姿勢も日本とはまったく異なります。2019年のモビリティ基本法を適用する政令(2020年6月)では「2024年までに1日の乗車回数を3倍に増やすことを目標に、地方での相乗りの発展を奨励」しています。

8 「不安定な移動」を強いられる人々の問題

自動車への依存度を減らす課題を考える上で「自動車で移動せざるを得ない人」の存在がクローズアップされています。フランスでは労働者の職場が都市部の郊外にあって公共交通が不便なため、56%が「移動の選択肢がない」と回答、またテレワークできない人の52%が「車に依存している」と回答しています。

近年、「低所得だが車移動を強いられる人」(公共交通がないため利用ができない、制限されている)が注目されています。この状況を「不安定な移動」(不安定雇用と同趣旨の用語)と定義している調査結果では、18歳以上の人口の18%、約900万人が該当しています

9 フランスにもある移動の不平等

車移動をせざるを得ない人々に加えて、車を持っていない人の問題があります。その数は430万人(18歳以上の8.5%)。低所得層、求職者、非大卒、子どものいない成人の比率が高くなっています。彼らの移動は、徒歩か切符購入での公共交通に限定されています。彼らには、公共交通無料化や自転車購入補助などが必要です。

所得と移動手段の関係を示す別の例として、高速鉄道(TGV)の利用頻度は所得水準と関連しています。鉄道政策において高速鉄道が優先されるのは、正当な面があったとしても、主に中流以上の階層に恩恵を与えています。フランスでも「地方の小さな路線」の再開発資源不足が長く叫ばれており、高速鉄道優先への批判があります。

こうしたフランスの移動の不平等の現状は、交

通権や交通税などの制度・政策の結果とも言えます。フランスの法制度のよい面ばかりでなく、不十分な点も考察することが大切だと思います。フランスでも「長年、公共交通や自転車より道路交通を優遇」してきたとの批判があります。交通政策が移動の不平等を継続・拡大させ、高レベルのCO₂排出を継続させていることが、課題として提起されています。

10 車から公共交通への転換策をどうするか？

自動車から他の交通手段への転換を実現するには、日仏どちらにおいても、自動車しか移動の選択肢がない郊外・農村地域や低所得層を対象とした移動政策がポイントになります。また、多様なモビリティに目を向けることも必要です。

これまで公共交通の危機の背景には、モーターリゼーション、少子化と人口減少による利用者減がありました。加えてコロナ禍が追い打ちをかけ、このままでは公共交通の経営悪化は避けられませんが、この危機は、国・自治体の政策の帰結でもあります。

日本の自治体には公共交通推進に関して「努力義務」しかなく、路線・時刻設定・運賃などに関する権限はありませんが、自治体によっては事業者と密に連携して地域全体をカバーする交通網が構築されている地域も存在します。問題なのは、民間事業者任せの姿勢と、専門家不在です(フランスとは逆です)。

財源も課題です。国による財政の支えは欠かせません。日本に交通税の導入は少なくとも短期的には難しいですが、個別の補助金を見直す、たとえば路線やプロジェクトごとに個別補助金(しかも全額ではなく1/2、1/3補助)を出して、国が介入している財政支援方式をやめるべきだと思います。交通・モビリティに使う包括的補助金を一括交付する案なども考えられます(ノウハウや経験のない自治体には重荷かもしれませんが)。

健康寿命延伸の面からも、道路等のインフラ政策を歩行者・自転車優先に切り替えることも求められています。

「気候変動(温暖化)を食い止めるための提言」 の提出

林 裕之

近年、気候変動(地球温暖化)が加速し、その被害が顕著になりました。こうした状況に歯止めをかけるため、2015年にパリで開催された第21回気候変動枠組み条約締約国会議(COP21)において、気候変動に関する2020年以降の新たな国際的な枠組みである「パリ協定」が採択されました(2016年11月に発効)。このパリ協定の採択を受け、日本では2016年度に「地球温暖化対策計画」が閣議決定されました。この計画によると、2030年度を中期目標として、長期目標である2050年度までに80%の温室効果ガスの排出削減をめざすことになっています。また2020年10月に政府は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルをめざすことを宣言しました。

私は現在山口県下関市に居住していますが、山口県や下関市でも政府の方針に沿った計画が策定されています。しかしその計画の一環である太陽光発電の普及により、各地で貴重な森林が破壊されています(森林は重要な二酸化炭素吸収源であるとともに国土を土砂崩れなどの災害から護っています)。また交通面の計画は、年に1回だけのノーマイカーデーの実施やエコカーへの買い換え、エコドライブの推奨程度にとどまっています。これでは目標達成は極めて困難で

あると思われます。そこで「気候変動(温暖化)を食い止めるための提言」書を作成し、それを、私がメンバーの一員であるアムネスティ下関グループの例会で紹介しました。そこでの意見に基づいて一部加筆修正した提言書を、3月末に山口県庁、4月下旬には下関市役所に提出しました。県庁や市役所では、提言書を渡すとともに内容の説明をしました。県庁を訪問した際には山口県議会議員1名と下関市議会議員1名に、下関市役所を訪問した際には下関市議会議員1名に同行していただきました。2人の議員の方は、私の説明に加えて、温暖化を止めるためのより具体的な取り組み例などを紹介されました。特に下関市議会議員のY氏は元JR西日本社員で、地方においても鉄道等の公共交通機関を支援することの重要性を力説されました。私は気候変動問題を解決するためには、新たな環境破壊を引き起こさない再生可能エネルギーの普及やクルマに過度に依存した社会の根本的な変革が不可欠であると考えています。

23~24ページに提言書の全文を掲載します(この提言書は山口県に提出したのですが、下関市に提出したものも基本的に内容は同じです)。

(山口県下関市在住)

咲き終わったチューリップ
(会員K・Tさんの絵)



気候変動(温暖化)を食い止めるための提言

令和4年(2022年)3月30日

山口県知事 村岡嗣政 様

気候変動問題に取り組む下関有志の会
林 裕之 T. Y

人間の活動による温室効果ガス(二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素等)の排出量増大にともない地球温暖化が加速しています。IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の第6次評価報告書によると、産業革命前と比べた世界の年平均気温の上昇はすでに1.1℃に達しました。そして2081~2100年の平均気温は、温室効果ガスの「非常に高い排出シナリオ」では4.4℃上昇し、「非常に低い排出シナリオ」でも1.4℃上昇するとしています。

このような気温上昇は地球全体に深刻な影響を及ぼすと考えられます。その影響についてIPCCは次のようにまとめています。

- ①海面上昇(最大で82cm上昇予想)や高潮の増加による被害
- ②大都市部への内水氾濫などによる洪水による被害
 - *10年に1度の豪雨は、2℃上昇で、1.7倍、4℃上昇で2.7倍になると予想されています
- ③異常気象による電気や水道などのインフラ機能停止
- ④熱波による健康被害とそれに伴う死亡者の増加
 - *50年に1度の熱波は、2℃上昇で、13.9倍、4℃上昇で39.2倍になると予想されています
- ⑤気温上昇や干ばつなどによる食糧不足(食料安全保障の低下)
 - *10年に1度の干ばつは、2℃上昇で、2.4倍、4℃上昇で4.1倍になると予想されています
- ⑥水資源不足と農業生産減少による農村地域での経済被害
- ⑦海洋の酸性化や大規模なサンゴの白化など海洋生態系の破壊とそれに伴う漁業への打撃
- ⑧陸域や淡水の生態系、生物多様性がもたらす、自然の恵みの減少

この他にも森林火災の増加、マラリアなどの感染症の拡大や、生計崩壊に伴う難民の激増、紛争やテロの増加・拡散なども予想されます。私たちにとって温暖化の抑止はもはや一刻の猶予もない緊急の課題であると言えます。

このような状況の中で山口県においても気候変動対策の強化が必要であると考えます。そこで私たちは以下の取り組みを提案します。

1. 学校や公共施設等への太陽光発電システムの導入

太陽光発電システムで発電する電気は、二酸化炭素を排出しない「クリーンエネルギー」です。これを使用することで、二酸化炭素排出削減に貢献することができます。しかしソーラーパネルの設置のために森林が伐採されるなど自然環境の破壊や景観の悪化が各地で問題となっています。そこでこうした問題の発生につながらないように、環境破壊(特に大規模な森林伐採)を伴うソーラーパネルの設置を禁止するとともに学校や公共施設等への太陽光発電装置の積極的な導入を提案します。

学校で太陽光発電を行うと、そこで生み出した電力を学校内で使用できます。それにより電力会社から購入する電力量を減らし、電気料金を削減することができます。また太陽光発電は、自然災害などによる停電が起きた場合の非常用電源としても活用できます。山口県内にも一部

の都市で既に学校への太陽光発電の導入が実現しているようですがまだ少数です。これを県内のすべての公立学校や公共施設に順次導入し、さらに私立学校や民間の施設、集合住宅、個人の住居等にも導入を促すように提案いたします。

2. 自転車利用の促進と公共交通機関の充実

自転車は走行中に排気ガス(温室効果ガス)を出しません。また運動不足の解消にもつながるため、環境にも健康にも良い乗り物であると言えるでしょう。この自転車利用を促進するための取り組みが必要であると考えられます。

公共交通機関も自家用車と比べて環境に優しい交通機関です。1人が1km移動する際に排出される二酸化炭素量は、自家用自動車と比べて鉄道は約7分の1、バスは約2.5分の1です。電車の場合は、自動車の排ガス中に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素化合物、粒子状物質等の有害物質の排出もありません。また、自家用車利用から公共交通機関利用に切り替える人が増えれば、道路の渋滞を緩和し、新たな道路や駐車場の建設、車線増の必要もなくなります。さらに公共交通機関利用者は自家用車利用者比べて歩行距離が長くなるため、健康の維持・増進とそれにとまなう医療費削減にも役立ちます。

自転車利用を促進し、公共交通機関を充実させる具体的な方法としては、次のような取り組みを提案します。

- ①県民に自動車よりも自転車や公共交通機関を利用することの意義を訴え、意識改革を図ること。
- ②公共交通機関を運営する企業に対して本数の増加や接続の改善、新駅の設置等を求めるとともに、適切な支援を行うこと。
- ③公共交通機関で通勤する公務員の通勤手当を自家用車利用者と比べて手厚くし、民間企業にも同様の取り組みを推奨すること。
- ④公共施設や駅、バスターミナル等に安価で、手軽に、そしてできるだけ時間の制約を受けずに利用できるレンタサイクルシステムを導入すること

3. 省資源・省エネルギーの徹底

オフィスビルでは、消費エネルギーの60%~70%が照明と冷暖房が占めています。山口県地球温暖化対策実行計画の確実な実行はもとより、県や市町村の機関、各学校や施設、各企業等に対し省資源・省エネ対策の具体的な立案とその確実な実行を求め、また市民に対しても省資源・省エネルギーの取り組みを徹底するように訴えるよう提案いたします。

4. 地域の緑化の推進

県内各地域の緑地の保全と緑化の推進を提案します。緑化が進めば、地球温暖化の主因とされる二酸化炭素(36~60年生のスギの人工林1ヘクタールが1年間に吸収する二酸化炭素量は、約8.8トン[関東森林管理局のデータによる]になります)や、大気汚染物質である二酸化窒素、オキシダント等の吸収が進みます。また緑地は、雨水流出を遅延・緩和するという効果や、ヒートアイランド現象を緩和するという効果もあります。緑化の方法としては、学校や公共施設等の敷地内における植樹を進めること、住宅や工場、商業施設などの敷地面積の一定割合(2~3割以上)を必ず緑地にするように義務づけること、街路樹を充実させることなどが考えられます。

アピール行進「ビジョンゼロウォーク名古屋」に参加しました

上田晋一

2022年4月24日、名古屋の繁華街栄にて、「VISION ZERO WALK NAGOYA」というデモ行進が開催されました。

今回のデモは、今年3月24日、名古屋市瑞穂区田辺通6丁目交差点の横断歩道を渡っていた小学生2人に赤信号を無視した車が突っ込み、1人が殺された事件を受け開催されたものです。主催者の嶋崎出さんは、名古屋市内で「DAISY MESSENGER」という自転車修理と今をトキメク(?)カーゴバイク*での配送のお店をされている方です。彼は毎月最終金曜日に「クリティカルマス名古屋」という自転車の走行空間確保を訴える自転車デモも主催されている大変活動的な方でもあります。

当日はあいにくの雨となりましたが、26人が集まりました。警察には50人程の予定で届を出していたようなので少し寂しくはありましたが、あいにくの天気と、また告知が遅かったことも考えればまずまずの人数だったかと思います(告知に関しては早期が好ましい旨進言しておきました)。ただ、先述の「クリティカルマス名古屋」の常連メンバーがかなりウエイトを占めていたようで、もっと幅広い参加者の呼び込みが課題だと感じました。

デモ開始まで時間がありましたので、手元に10枚ほどあった当会のリーフレットを配って会のPRをすることができました。何人かの方から

※カーゴバイクは、欧州ではすでに普及している大型の異形フレームを用いた貨物運搬自転車のこと。



「僕たちと方向性は同じですね」「こういう会があるのは知らなかった」このような言葉を聞き、それなりに有意義であったと自画自賛しております。また、新しく入会された里見岳男さんが参加され、初めてお会いしたことも新たな展開として意義深いことでした。

デモ開始前に嶋崎さんがメッセージを述べられました。

「誰かの気持ちになって考えることは人間の基本。クルマが前提の社会の中で自分がどの位置で見ているか。何を守るのかと言えば人の命。そこをスタート地点として考えて歩きましょう」正にその通り。当会が訴える主旨そのものだと思います。



デモ行進は写真にあるように、自転車の車輪に板を貼り付けてメッセージを書いたものをプラカードとするユニークなもので、各々掲げて歩きました。名古屋の栄というところは色々なデモ行進が割と頻繁に行われ私も参加したことがあります。たいていはシュプレヒコールや音楽を交えてにぎやかな(見る人によってはやかましい)ものです。しかし今回のデモはそういう感じではなく、淡々と歩くというものでした。た



だプラカードが一風変わったものですし、いわゆる政治的デモではないという意味でも変わっていたので、アピールとしてはまずまずだったのではないかと思います。コースは久屋大通南端の「光の広場」を起点に、久屋大通を北上→錦通り→大津通を南下、というものでした。



最後にまた嶋崎さんがメッセージを述べられ、デモは終了。

「クルマそのものが悪ではなく、クルマを悪にする運用方法をしている道路行政と、クルマの仕組みそのものが悪。悪の運用方法(筆者注:悪を悪のまま維持するのに都合の良いこと)は、みんながあきらめること。あきらめないこととは何か。考えることだ。雨だからといって車に乗るのではなく公共交通に乗るなどほかの手段がある。考えて代案を出していくことが大事だ。」と締めくくりました。私たちの活動にとっても非常に重要な話だと思いました。考えること。あきらめないこと。私がクルマ社会を問い直す会に入ることになった2016年の総会講演会で、道路建設問題を問い続ける橋本良仁氏が語った「民主主義は自分の頭で考えること」という言葉がよみがえり、社会問題を考えるとき根幹をなす

思想というものは同じだなど考えさせられました。ただ嶋崎氏の言葉でクルマそのものが悪ではない、というところは少し引っかけました。もちろん絶対悪とは思いませんが、クルマそのものの不安定性や低エネルギー効率を考えますと、結構問題あるんじゃない?と私は思いました。やはりクルマの総数を減らす方向がいいのかなと。



このVISION ZERO WALK、今後も続けたいとのこと。次回はカーフリーデーに合わせて9月を考えているとのことでした。この手のデモは一回やって満足して終わり、ということになりがちなのですが、継続していこうというのは素晴らしいと思います。先述の「クリティカルマス名古屋」も結構以前からやっているそうで、このあたりの粘り強さは本当に大事だなと身につまされる思いがしました。私も今回で終わらず続けて参加して行こうと思います。

(愛知県名古屋市在住)

投稿

王国首都よりごあいさつ

里見岳男

みなさまはじめまして。自動車王国愛知県は名古屋市にかれこれ30年近く住んでおります。小学生の子供が2人います。

名古屋は横浜・大阪に次ぐ大都市であり、JR、名鉄、近鉄をはじめとする鉄道各社がしのぎを削っています。市営地下鉄には環状線もありま

すし、鉄道の隙間をカバーすべくバス路線も広く張り巡らされています。にもかかわらず名古屋市は自動車利用がたいへん盛んなことで知られています。

これはなにもトヨタのお膝元だからというだけではありません。戦時中、名古屋市は軍需産

業が盛んだったため空襲の目標となり、あらかた焼け野原になってしまったのですが、戦後、田淵寿郎さんというすごい土木技師の方が中心となって、広い道路や公園を備えた街に作り変えたのだそうです。市の中心部を東西南北に貫く100m道路について聞いたことのある方もいらっしゃるのではないのでしょうか。道が広ければそこを走る自動車も増えるのが道理です。

そんな街で暮らしている私も、かつてはクルマやバイクの運転を単なる移動手段以上のものとして楽しんでいたのですが、禁煙&ダイエットのためにと乗りはじめたロードバイクにどっぷりとはまってしまい、しだいにクルマに乗るのを億劫に感じるようになりました。とはいえこのときはまだ自転車にもクルマと同じような楽しみ方、つまりは「機械を操ってすごいスピードで走る快感」を求めています。勢い余って当時の名古屋市の自転車計画のパブコメに「歩道は年寄りと子供のためのもの。大人は車道を走るべき」などと書いて出したこともあるぐらいです。

やがて結婚して子供が生まれ、ベビーカーに赤ん坊を乗せてお出かけすることになりました。ところがこれが意外に大変なもので、地下鉄でエレベーターを探してさんざん遠回りさせられたり、狭い車内で(名古屋の地下鉄はいちばん利用客の多い路線がとて狭い規格の線路なので)まわりの目を気にしつつ少しでも混んできたらベビーカーを畳んだりといった経験が重なり、いつしか日々の移動はすっかりクルマ頼みに。行き先を駐車場の出入りのしやすさで選んだりするようになるなど、クルマが生活に大きな支配力を及ぼすような状況でした。

そんな時期をどうにかやり過ごし、いよいよ子供が自転車に乗れるようになりまして、よっしゃこれでクルマを使わなくてすむぞー、自転車は実はけっこう速いからな、お父さんよく知ってるんだ、などと意気込んだのですが、本当は何も知らなかったということがすぐにバレてしまいます。前述のように、名古屋の道路はとて広いのですが、よくよく実情を見てみると、車道はつねに広いのに対して歩道はそうとも限りません。片側3車線の車道の横にある歩道が、

自転車がすれ違うのにも気を使うような幅だったりすることもあれば、歩道もなく狭い路側帯だけ、それもしばしば電柱で塞がれているような道路にセンターラインが引かれていてクルマが50km/h近くでガンガン飛ばしているなどというケースも。幹線道路でこそ、ありあまる幅の歩道が整備されているのですが、それを外れたところの歩行者空間は、よその町よりはちょっとましなぐらいでしかなかったんですね。車道ばかり走っていた自転車イキりおじさん*にはそれが見えていませんでした。

*イキる：調子に乗ったり態度が大きくなったりすること。関西弁の「いきがる」が語源らしいがここ数年の間にネットがよく目にするようになった。ここでは「自転車イキりおじさん」＝「クルマを運転しているつもりで走れば便利で安全だぞ！ みんなもそうするべき！」と主張する中年男性自転車乗り」ほどの意。

家族で自転車で出かけようとして気づいたことがもうひとつあります。それは、男性と女性との筋力差です。自転車というのは人間の力を何倍にも増幅してくれる素晴らしい乗り物なのですが、それだけにもともと持っている力の差が大きく反映されてしまうのですね。「大人なら誰でも自転車に乗ればそうそうクルマに引けを取らないよ！ 自転車が遅いのはサドルが低いからだよ！」などと本気で考えていた私ですが、おかげさまで成人男性の持つ体力的優位性に気づくことができました。

こうして大いに反省した私は、このままでは子供と自転車が楽しめないではないか、行政に文句のひとつも言ってやらないと、と日本の自転車政策について調べ始めました。その過程で見えてきたのは、省庁であろうが自治体であろうが、およそ自転車が関係する施策について話し合う場には、自転車利用者のマジョリティである(そしておそらくは私の子供たちも属しているであろう)「ママチャリ乗り」がほとんどいないという事実でした。多くの場合、自転車利用者代表として話し合いに参加しているのは、かつての私と同じ『スポーツ自転車で車道をかっ飛ばすおじさん』たちでした。

さらに、日本の政策を評価するために世界各国の取り組みを調べていくうちに、自転車利用促進の鍵となるのは一にも二にも専用道路空間

の確保であること、その障害となっているのが自動車、もっといえば自動車の利便性を至上のものとする社会のありかたであること、そうした問題は世界共通であり解決のためには革新的なリーダーか活発な市民運動（またはその両方）が必要であること、などが見えてきました。あいにくいまのところリーダーには恵まれていないようなので、この「クルマ社会を問い直す会」のように、志を同じくする市民が団結して社会を変えていかななくては、との思いから、入会に至った次第です。

冒頭で私が使った「自動車王国」というフレーズは、特定の自動車メーカーやその本社がある地域を形容するのに使われることが多いよう

ですが、むしろ日本全土が自動車王国と呼ばれるにふさわしいというのが実情ではないかと思えます。東京・大阪においてすら、自家用車利用こそ比較的少ないものの、人口密集地を幹線道路が縦横無尽に貫くという構造に変わりはなく、そこではタクシーやトラックが文字通り生身の人間を蹴散らしながら走り回り、平和な暮らしを脅かしています。そんな自動車に支配されかかった国を、町と道を少しずつでも人の手に取り戻していくため、王国首都たるここ愛知県でみなさまと一緒にできることを探していきたいと思います。今後ともどうぞよろしく願います。

(愛知県名古屋市在住)

投稿

がんばれ、公共交通！

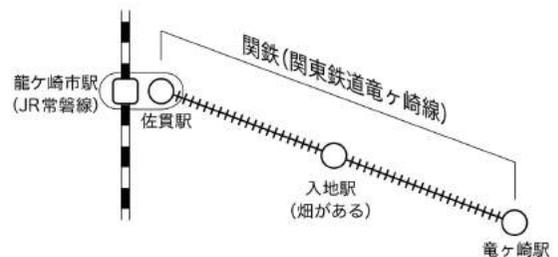
木村孝子

以前も書きましたが、最寄りのJR・龍ヶ崎市駅から終点竜ヶ崎駅(近くに市役所や文化会館がある)まで、全長およそ4.5キロメートルの私鉄・関東鉄道竜ヶ崎線。私は週1回くらい借りている小さな畑へ行くため、この通称関鉄を利用しています。佐貫駅から入地駅まで(図を参照のこと)。通勤客や県立高校(3校ある)へ通う学生たちも利用しています。

あろうことか、今のコロナ禍、(関東鉄道には申し訳ないことを書くのですが、世の中全体の不況のせいと思う)、佐貫駅が、終日無人駅となりました。2021年9月16日から。改札の横に窓口があり、駅員さんの顔がみえていたのに、それがびったりとコンクリートで覆われ、なくなりました。なんとも寂しく、空しい景色となりました(畑のある入地駅は開業以来無人駅です)。

佐貫駅で切符を買いますが(自動販売機はある)、駅員はいない。下車する入地駅にもいない。ちなみに畑へ行くので、ゴム長をはいて持ち物の中には畑用のハサミや草刈り用の鎌も持って。

前置きが長くなりました。本当に書きたいことは、これからなのです。無人駅で乗車し、無人駅で下車する。だれも私の切符をチェックす



る人はいない。ワンマン運転の車両、運転士さん(!)はいます。下車するのは大体私一人(畑へ行くのは昼日かなので)。

ここからが楽しい。運転士さん(一番前にいる。勿論!)、窓を開けて私が下車するのを確かめるのです。私は嬉しくなって、「切符こよ」みたいに運転士さんに見せませ(見せびらかすみたいに)。運転士さん、窓越しににこにこして手を振るのです。私も手を振ります。楽しい! 毎回ではない、5回に3回くらい。

この会報をお読みの全国のみなさん。楽しいのでこの原稿を書きました。公共交通のますますの発展を願って!

(茨城県龍ヶ崎市在住)

神戸市の北に位置する三田市のニュータウン地域で車を持たずに暮らしています。

当会のことは杉田聡さん(会報係注：当会初代表)が書かれた朝日新聞の『論座』の記事で知りました。車に過度に頼らないで生活したいという願いを抱いて入会しました。よろしく願いいたします。今回は、こちらの紙面をお借りして、私が車を手放すに至った経緯をお話させていただきますと思います。

そもそものきっかけは杉田聡さんの『車を捨てて歩く!』を読んだことだったと思います。ただし、車を捨てることに興味は持ったものの、いざ実践となると腰が引けていました。

実践を考えるようになったきっかけは、コロナ禍中に始めた断捨離でした。最初はリビングや自室の不要な品物を手放して行きました。ある程度片付けが進んだ段階で「車も手放せるかも」と思うようになりました。さっそく妻に相談しましたが、緊急時に無いと困ると言われてこの時点では諦めることにしました。

次のきっかけは、速度違反で切符を切られたことでした。結果的にはこの出来事は私にとって大きな意味を持っていました。車への依存心が急速に弱まったのです。その日私は家族と遠出のために地元の有料道を走行していました。片道一車線で反対車線と区切られた60km/h制限の狭い道路ですが、先行車両でつかえていなければいつも70~80km/h程度で走っていました。速度制限を守るのは野暮ったいし、かえって後続の車に迷惑だと考えていました(現在は、たまに運転する際もスピードを出さない運転を心がけていますが、迷惑を感じている後続車両の人がいるかもしれないとは常々感じています)。その日は西日が強く、前方が見にくい状況でした。下り坂で自然とスピードが出てしまっていたようで、坂の下で待ち構えていた取締りに引っかかってしまいました。82km/hで22km/hオーバーでした。まさかこんなところで切符を切られるとは、と情けなく思ったものです。

拇印を押しているときに担当の警察官から「お子さんのためにも安全運転に気を付けないとね」とちょっと上から目線で言われて、内心憤慨しました。ただ、その日はその後もしばらく高速道路を走る予定だったので、怒りながらも(再び取締りに合わないようという意識で)速度制限を守っていました。自発的ではなく、他人に押し付けられて始めたため、最初は非常に窮屈な気持ちでした。

ただ思いとは裏腹に、しばらく走っているといつもより気持ちに余裕をもって運転している自分に気が付きました。結局、取締りに合ってから2時間ほど高速道路を制限速度を守って走りましたが、いつもと比べて疲れが少ないと感じました。走行中に周囲の様子に気を配れることにも気を良くしていました。

その日を境に私は車を運転するときは、きちんと制限速度を守るようになりました。そのためには、出かけるときに時間の余裕を持っておく必要があります。以前の私は、無計画に行動することが多く、自動車はそんな私にとって、目的地により早くたどり着くための手段となっていました。自動車に乗ることは、「目的地まで楽に移動できること」と、「目的地まで早く移動できること」の二つのメリットがあると思いますが、私は特に後者を重視していました。「早く移動すること」を重視するあまり、出せる場所では自然と速度を出す運転になっていたと思います。その方が合理的だと感じていました。一方、制限速度を守るようになると、「楽に移動できること」が重要になってきました。我が家では妻は運転しないので、必然的に私が運転手です。長時間の運転は疲れるものです。どうせゆっくりと移動するのであれば、電車やバスでもいいじゃないと思うようになりました。こうなってくると車がお荷物に見えてきました。家計に余裕があるわけではないので、不要であればやはり手放そうという気持ちが強くなってきました。

元々、車の利用は週末がメインで、あとは雨の日の保育園への送迎時くらいでした。また私

の車への意識が変わっていったのと同時に妻の気持ちにも変化があったようです。しばらく利用記録をつけてみて、無くてもやっていけそうなら手放そうかという話になりました。その後、2か月ほど記録をつけました。私は、車がない生活をシミュレーションしたいという気持ちを持っていたので、週末の買い物もできるだけ自転車やバスで行くようにしました。実験の結果としては、遠出で1、2度利用した以外は、むしろ車の維持を目的に買い物の際に利用したくらいでした。実験を経て、私たち夫婦は車を手放せると確信しました。いざ手放す段階になったときに、子どもが自宅で怪我をして休日診療

に連れていくハプニングがあり、そのときは慌てて車を利用しました。ちょっと気持ちが揺れましたが、本当の緊急時は救急車を呼ぶし、そうでなければタクシー・シェアカーを使用すればよいと割り切ってその1か月後には車を手放しました。ようやく手放せたときは、晴れ晴れした気持ちになると同時に、新しい生活が始まるとワクワクしました。以上が、私が車を手放すまでの顛末です。

また機会を見つけて、車を手放してからの生活のことなどを投稿したいと思います。最後まで読んでくださりありがとうございます。

(兵庫県三田市在住)

投稿

郵便馬車からみたクルマ社会 木村護郎クリストフ

復活祭休みの2022年4月19日から22日、ドイツのライプツィヒから約100キロ離れたドレスデンまで4日かけて移動する郵便馬車の旅に参加しました。ヨーロッパでは、馬車による市内観光などは珍しくありませんが、目的地のある移動は極めてまれです。地元の個人経営の馬車業者が2004年から年数回提供しているこの旅行は、現在、定期的に体験できる最も長距離の馬車旅行でしょう。面識のない人同士で何日も一緒に過ごす乗り合い馬車の人間模様を味わったり、沿道の人や通りすがりの乗用車などからひっきりなしにスマホを向けられて写真を撮られたり手をふられたりなど、なかなかない経験をしまし

たが、ここではクルマ社会に関することに絞ります。

自動車に限らず、鉄道や飛行機など他の現代の交通機関とも根本的に異なる馬車の特徴が速度です。そもそもこの旅に参加しようと思ったのは、加速化社会に抗うような、思いきりゆっくりした体験を試みたかったということがありました。実際、馬車の速度は、期待を上回る遅さでした。時速6～7キロほどなので、徒歩より多少早い程度です。かつての郵便馬車は馬4頭で、しかも途中で馬を交換していたのですが、今回の郵便馬車は4日間、ずっと同じ2頭の馬が引っぱってくれました。なので、馬が疲



写真1 なるべくクルマの走らない道に行く。



写真2 途中の町で休憩。

れないように、休み休みの旅でした。

基本的に、なるべくクルマ通りの少ない田舎道を行くのですが、クルマに抜かされる度に、ふだん当たり前と思っているクルマの速度がいかに速いのかを実感しました。プロでもない一般人がこれほどの高速で走りまくっているのですから、自動車事故が絶えないのも当然だと思われました。その対極に行く馬車の旅では、道沿いの木でビーバーがかじったあとをきちんと確認できるほどの速度で、大きな風景から庭の小さな花までゆったり楽しむことができました。速く移動できることはとにかく便利ですが、その反面で、ふだんの旅行では気に留めず通り過ぎていたことがこんなにも多いことにはじめて気づきました。

速さとも関係するのが、環境への負荷です。クルマは軽々と走っているようにみえますが、あれだけ重いものを高速で動かすためには相当のエネルギーが必要です。その強さを馬力で表しますが、重い物を動かすにはいかに力が要るかということが体感できたのも、今回の2馬力の旅の収穫でした。馬たちはけなげに、10人もの人を乗せた馬車を引っ張ってくれるのですが、坂になるときついので、乗客は降りて歩くという具合でした。

また動力を得るため、通常のガソリン自動車は、燃料を燃やして排気ガスを出して走っていますが、馬は、餌を食べて水を飲んで、糞尿を「排出」します。馬糞は目に見えるので「迷惑」と感じられやすいのですが、御者が、「汚いと文句を言われると、そちらのクルマの排出物はどうなんだと言いたくなる」と言っていました。目に見えないクルマの排出物の方が環境への問題ははるかに大きいのですから。そもそも馬糞は堆肥になるのに対して、クルマの排気ガスは空気を汚すだけで何の効能もありません。

総じて4日の旅は楽しく得難い体験だったのですが、毎回、馬車で移動したいと言われると、正直言ってそうはいえません。現代の移動手段のすばらしさも改めて痛感しました。帰りは、特急ICEで1時間ほどであっという間に帰ってきました(笑)。

技術の進歩はすばらしいことですが、得るこ



写真3 市内では車道を走る。



写真4 ちょっとした渋滞を引き起こすことも。



写真5 坂では降りて歩く。

とがあれば必ず失われることがあり、便利になればどこかに負荷がかかる。要するにマジックはない、ということも、今回の馬車の旅で、頭ではなく体で実感したように思います。クルマの便利な面だけに気を取られるのではなく、また問題点だけに目を向けるのでもなく、物事には両面があるということを見据えて、よりよい交通をめざすのが本会の原点であることも改めて認識した気持ちです。

(ドイツ、ライプツィヒ在住)

自動車の使用を減らす方策の提案

(第2報：各方策のメリット、デメリット整理) 小島 啓

1. 背景と目的

車の使用を減らし公共交通への転換を図るための方策として、前回の会報において車関連費用を可能な限り従量制にすること(以下、車費用従量化案)を提案しましたが、本稿ではその提案についてメリット、デメリットを詳細に再検討して整理すると共に、赤字の公共交通を維持するために以前より行われている税金での補助や運賃低減による利用促進策(以下、公共交通運賃低減案)についても併せて検討したので記載いたします。

2. 車費用従量化案の詳細

まず初めに、車費用従量化案の詳細を説明します。車を保有・使用するためには様々な費用が掛かりますが、現状、燃料代を除く費用の殆ど(自動車税、損害保険料等)は、ほぼ定額制に近い金額設定方法であり、ユーザーが車の使用を減らしても、主に燃料代しか費用は減りません。そしてその燃料代は、車が一人乗車でも公共交通運賃の概ね半分以下であるため、車から公共交通に転換すると費用が大幅に増加することになります。また、日常の近距離走行では燃料代が絶対値として安いこともあり、少しぐらい公共交通の運賃を下げたり利便性を改善しても、費用も時間も掛かって不便で乗るまでが暑くor寒くて疲れる公共交通に転換する人は非常に少ないと考えられます。また今後も車の燃費向上やEV化により燃料代(EVでは電気代)負担が安くなる傾向であると共に、人口が減って公共交通の経営はより厳しくなり、その競争力は更に低下する可能性があるため、このままでは車依存が更に進行する可能性が高いと考えられます。

この対策として、車使用時の費用を上げる方法が考えられますが、単純に燃料価格を高くすると多くの人から反発が出ると考えられます。このため、平均的なユーザーの費用総額を不変のまま、定額制に近い部分の費用を可能な限り従

量制に段階的に変更します。具体的には、排気量や重量、車両区分等で規定されている自動車税、重量税、自賠責保険料を燃料1L当たりの規定に変更します。また、車購入時に課税される環境性能割や消費税を燃料価格や炭素税に転嫁します。これらを段階的に行うことにより、燃料価格は段階的に大幅に上がり、公共交通運賃に近づきます。任意保険については、車種等の条件毎に1km当たりの価格設定に変更して、契約更新時にメーターの距離表示を写真撮影等により確認し後払いする方法が考えられます。

また、定額部分の置換えではありませんが、訪問先施設の駐車場について、料金割引や無料を禁止して車使用費用を上げることも有効です。また、高速道路料金を無料化し、その費用を燃料価格に転嫁して価格を上げることも考えられます。なお、EVの電気代については、自動車用を区別しにくいことや、自然エネルギー由来の電気は価格を上げて使用を抑制する必要性が化石燃料由来よりも低いと考えられることから、炭素税を大幅に増税して、化石燃料由来の電気(及び化石燃料)だけを高くする一方で、その税収を消費税の減税等で全額還元すれば、自動車以外も含めた二酸化炭素(CO₂)排出と自動車使用の両方の抑制が図られます。将来的に、自然エネルギー由来の電気が主流になった場合は、走行距離に対する課税(点検時等にメーターを確認して徴収)を行う事等により、使用を抑制する方法が考えられます。

3. 各案のメリット、デメリット

次に、車費用従量化案と公共交通運賃低減案について、それぞれのメリット、デメリットを表1、2に記載しました。なお、両方の方策に共通するもの(車利用が減る等)については、省略しています。

3.1. 車費用従量化案のメリット、デメリット

まず、車費用従量化案について、メリットは

表1 「車費用従量化案」についてのメリット、デメリット

方策	メリット	デメリット
車費用を可能な限り従量化	①平均的なユーザーの費用負担は不変で、車使用が少ないユーザーは負担が減少して不公平が是正されるため、ユーザーの理解が得やすい	①車使用が多いユーザー(運送会社等)の費用負担が増加する
	②公共交通が不便な地域や貨物輸送でも車使用が減る(自転車、徒歩、相乗り、輸送効率化等)	②車使用が多い企業の費用負担が増加することで、物価が上がる?
	③燃費の向上やEV化により燃料代・電気代負担が更に減っても、車の使用抑制動機が減少しない	
	④公共交通の路線新設、利便性改善で利用者が増加し、利益も増える可能性が高まるため、新設、改善が進む	
	⑤車移動距離が短い場所に集まって住む人が増え、インフラのコスト、エネルギーが低減する	③過疎地域の衰退が更に進む
	⑥燃費の良い新型車や小型車、EVへの買い替えが進むことによりCO ₂ 排出が低減される	④新型車への買い替えが進むことにより、車の製造、廃棄時のエネルギーや廃棄物が増加する
	⑦新型車への買い替えが進むことにより、安全や排ガス浄化の性能も向上し、交通事故死傷者数や大気汚染が減る	
	⑧高コストの燃費の良い車が売れることにより燃費向上技術の開発が促進され、CO ₂ 排出がより低減されると共に国内自動車メーカーの国際競争力が向上する	
	⑨自賠責保険料を燃料価格に転嫁することにより、自賠責保険の無加入により被害者に賠償できないことを無くせる	
	⑩自動車税や重量税、自賠責保険料の算出、徴収、納税コストが削減できる	
	⑪自動車税が無くなれば、非合理的な軽自動車の規制が無意味となり、より安全性が高く低価格の車が普及する	
	⑫訪問先施設の駐車場割引・無料を禁止すれば、短距離走行時も車使用抑制効果が高まると共に、駐車場を使用しない施設利用者に費用を還元できる	
	⑬高速道路料金を無料化して燃料価格に転嫁すれば、並行する一般道の車が更に減少すると共に、交通事故、CO ₂ 排出、騒音被害が減少する	
	⑭高速道路料金を無料化して燃料価格に転嫁すれば、出入口が増設しやすくなるため、一般道の車がより一層減少すると共に、公共交通との乗り換えがしやすくなる	

表2 「公共交通運賃低減案」についてのメリット、デメリット

方策	メリット	デメリット
公共交通を税金で補助し、運賃を低減	①車使用者以外にも公共交通を利用しやすくなる	①増税が必要であり、特に公共交通が不便な地域の納税者の理解が得られにくい
		②公共交通が不便な地域では車が減少しない
		③路線新設や利便性改善を行うには更に増税が必要となる
		④経営努力の動機が弱くなり、将来的に税金補助が増加したり、サービスが向上しない可能性がある

14項目、デメリットは4項目考えられました。

3.1.1. 車費用従量化案メリット①

メリット①は、平均的なユーザーの費用負担は不変になるように従量化することにより、多くのユーザーの理解が得やすいことです。また、現状では、車使用が少ない人の負担により多い人の費用を賄っている状態であり、車使用が少ないユーザーは負担が減少して不公平が是正されるため積極的に賛成すると考えられます。

3.1.2. 車費用従量化案デメリット①②

メリット①の背反として、車使用が多いユーザーについては負担が増加するため、反発があることが考えられます(デメリット①)。特に、車使用が多い運送会社等の業務経費が増加することにより運送費が上昇し、様々な物の値段が上がる可能性が考えられます(デメリット②)。なお、高速道路を使う長距離輸送については、高速道路料金を無料化して燃料価格に転嫁することを行うことで、費用負担増加と反発をある程度抑制できると考えられます。

3.1.3. 車費用従量化案メリット②

メリット②として、公共交通が不便な地域でも、自転車、徒歩、相乗り、企業等の送迎バス等、公共交通以外の方法で車使用を抑制したり、不便であっても公共交通を利用したりする人が増え、全体として車の使用抑制効果が高いことです。自転車、徒歩に転換すれば健康の増進にも繋がります。また、デメリット②に挙げた運送費上昇は、一方で更なる企業努力を行う動機となり、貨物輸送の効率化が進むメリットにもなります。特に近年は通販の利用者が増え、配達時間の短縮を競っているためか、1日に複数回配達する等、非効率な輸送も見られるため、他業者の荷物もまとめて配達したり、貨物を旅客車両に混載する等、効率化の余地は大きいと思われれます。

3.1.4. 車費用従量化案メリット③

メリット③として、車の燃費向上やEV化により燃料代・電気代が更に減っても、その減少以上に車費用を段階的に従量制にしていくことで、車使用抑制動機の減少を防げ、増加させることができることが挙げられます。例えば10年前と車の燃費を比較すると、同等車種で燃料消費量

が35%程度減少しており*1、ハイブリッド車に買い替えることによっては50%程度減少しています*2。これにより、現状では燃料代負担が減って節約の動機が薄れ、車の使用頻度が増えたり、大型車に買い替えたり、車のモデルチェンジで車が大型化することが多くあると考えられます。実際に、車両重量の平均は、年々軽量化技術が進化しているにもかかわらず増加しています*3(安全環境装備増加の影響もあります)。多くの技術者が長年にわたり技術開発に多大な努力を行い、ユーザーも追加の購入コストを支払い、また税制優遇も行って燃費が良い車を普及させているにも関わらず、燃料消費量(CO₂排出量)の削減が相殺され、車の使用頻度も増え、衝突時に相手に与える被害の大きい車も増えてしまっていることは大きな問題であり、これらを防ぐためには、少なくとも燃費向上分以上に燃料価格を引き上げることが必要であると言えます。

3.1.5. 車費用従量化案メリット④

メリット④として、公共交通が無い、又は不便な地域でも車使用時の費用を抑えたい人が増えるため、公共交通の路線新設や、運行本数増加等の利便性改善を行うことで利用者が増加し運賃収入による利益が増える可能性が高まるため、新設、改善が進むことです。つまり、路線新設等を行う際の収支予測が黒字になりやすくなり、ビジネスとして成立する可能性が高まるため、多くの事業者や投資家が様々な地域で自発的に公共交通整備を行うようになるとともに、サービスの向上と運賃低減を競い合うようになります。但し、無秩序な整備は利用者の不利益をもたらす可能性もあるため、自治体が方向性を決めて誘導していく必要はあると思います。

3.1.6. 車費用従量化案メリット⑤、デメリット③

メリット⑤として、車使用の抑制動機が強くなることにより、日常の車移動距離が短い場所に集まって住む人が増えるため、電気、上下水道、電話、インターネット、郵便、宅配、道路、ゴミ収集、警察、消防、学校、行政施設等のインフラを維持運営するコストや消費エネルギーが低減し、税金やサービスの価格が低減されると共にCO₂排出の削減に繋がると考えられます。一方、これによるデメリットとして、過疎地域

の衰退が更に進むことが考えられます(デメリット③)。しかしながら、人口減少と脱炭素の大きな流れがあることや、実際にかかるコストや環境負荷(CO₂排出量等)に応じて費用を負担するという公平性の観点からも、ある程度やむを得ないのではないかと思います。なお、人口減少(少子化)については、今後、税収や社会保険収入が不足すると共に産業が停滞し、全国民に対し様々な影響が深刻化することが必至であるため、子供(未就業者)に関連する全ての費用を国が全額が負担する等、抜本的な少子化対策が必要であると考えられます。

3.1.7. 車費用従量化案メリット⑥、デメリット④

メリット⑥として、ユーザーの燃料代抑制動機の増加により、燃費の良い新型車や小型車、EVへの買い替えが進み、CO₂排出量が低減されることです。現状では、高価格の低燃費車(ハイブリッド車等)を購入しても、従来エンジン車との価格差を燃料代で回収することは難しく、価格が安く燃費の悪い車を購入する人が5割程度います^{※4}。燃料価格が高くなれば、車体価格が高くても燃費の良い車やEV、又は価格の安いより小型の車を購入する人が増え、CO₂排出低減が加速されます。一方、車の買い替えが進むことにより、車の製造、廃棄時の消費エネルギー(CO₂排出量)や廃棄物が増加するデメリットもあります(デメリット④)。なお、廃車のリサイクル率は重量基準で99%となっており^{※5}、廃棄物はそれほど多くはないようです。また、EVの電池製造には比較的エネルギー消費が多いですが、走行時にCO₂排出が少ない電気を使えば、全体としてのCO₂排出量も減ることになります^{※6}。

3.1.8. 車費用従量化案メリット⑦

メリット⑦として、燃費の良い新型車やEVへの買い替えが進むことにより、安全性や排ガス浄化性能も向上することです。例えば、衝突被害軽減ブレーキ装置(自動ブレーキ)の装備により死傷事故件数が63%減少し^{※7}、このような様々な安全技術の普及等により2021年の交通事故死者数は30年前(1991年)比で76%減少し8,473人の命が救われています^{※8}。また、2021年11月から新型車に対する自動ブレーキが義務化される等、安全性に対する規制は継続的に強化されていま

す。排ガス浄化性能についても、例えば現在の排ガス有害物質排出規制を15年前(2007年)の規制切り替わり以前と比較すると、有害物質排出量は数十分の1^{※9}、試験条件の強化も考慮すると実際はそれ以上に低減されており、大気汚染状況も年々改善されています。但し、未だ一部の物質については基準に達しておらず^{※10}、大気汚染による健康被害者数も少なくないため^{※11}(自動車以外の原因もありますが)、今後も規制が更に厳しくなると言われています。しかしながら、既に販売された旧型車は安全性能や環境性能が低いまま走り続けているため、旧型車ユーザーへの危険性の周知等を積極的に行い、新型車への買い替えを促進することが、交通事故や大気汚染で死傷する人を減らすために必須であると言えます。

3.1.9. 車費用従量化案メリット⑧

メリット⑧として、高コストの燃費の良い車やEVが売れることにより燃費向上技術やEV等の開発が促進され、CO₂排出がより低減されると共に国内自動車メーカーの国際競争力が向上すると考えられることです。私も長年にわたり車の燃費向上開発に携わっていましたが、燃費向上効果が高い新技術でもコストが高くて開発を中止することが多々あり、また、自動車メーカーとしても年々厳しくなる燃費規制(車種毎の燃費値と販売台数から算出する企業平均燃費)をクリアするためには燃費の良い車種を多く販売する必要があるにも関わらず、燃費の悪い車が売れ過ぎて販売を制限することもあり、燃料価格を高くすればこれら弊害も解消され、燃費向上技術やEV等の開発により多く資金を投入できるようになり、技術開発の加速が期待されます。

3.1.10. 車費用従量化案メリット⑨

メリット⑨として、自賠責保険料を燃料価格に転嫁して燃料会社から徴収することにより、自賠責保険の無加入により被害者に賠償できない問題を解消できます。また、自賠責保険だけでは補償が不十分にも関わらず、約1割の車が任意保険に未加入であるという問題もあり、この対策として任意保険でカバーしている対人、対物、搭乗者の保険についても強制保険に変更することが考えられますが、これらも燃料価格に

転換することにより、更に燃料価格を高くすることが可能となり、車使用抑制効果が高まります。

3.1.11. 車費用従量化案メリット⑩

メリット⑩として、自動車税や重量税、自賠責保険料等の算出、徴収、納税コストが削減できることです。自動車税は毎年全所有者に徴収の依頼書を送付し、未納者には督促状も送付し、所有者も支払いの工数がかかり、口座振替でも金融機関の手数料が掛かっています。車検時に支払う重量税や自賠責保険料も、車検場の窓口や保険代理店担当者、車検代行業者の工数が掛かっています。また、環境性能割(自動車取得税)や自動車税、重量税は燃費や排出ガス浄化性能に応じて複雑な減税ルールがあり、それらが定期的に変更されるため、自動車メーカーや販売店はそれに合わせて様々な検討や教育を行ったりシステムや資料を作り直したりする必要があり、多くの工数が掛かっています。これらの税、保険料が燃料価格に転嫁されれば、燃料の製造販売会社だけが納税することとなり、既存の燃料の税と併せて納税すれば追加工数は不要です。なお、自動車関係に限らず複雑で数多くある税や社会保険料等の納付・徴収工数や、後述する非合理的な規制への対応等は、付加価値を生まない無駄なコストや工数であり、日本の産業競争力低下や賃金停滞の一因になっていると考えられるため、税や規制等の目的に対して可能な限り直接的に作用するシンプルな制度にすることが必要だと思えます。

3.1.12. 車費用従量化案メリット⑪

メリット⑪について、自動車税が無くなれば非合理的な軽自動車の規制が無意味となり、より安全性が高く低価格の車が普及する可能性が考えられます。軽自動車は、エンジン排気量や車体サイズ等が一定以下の車において自動車税を優遇し、購入を促進させていますが、その目的が不明であり、ユーザーやメーカーに対して以下の悪影響を及ぼしています。

- 排気量上限が制限されているため、車両重量に対して燃費が最良となる排気量よりも小さい排気量となっており、燃費を悪化させています。また、燃費向上のための新技術(希薄燃

焼等)の多くは従来のエンジンより排気量を大きくする必要がありますが、これらが採用できない問題があります。また、排気量が制限されることで加速力が不足する車種もあり、高価な部品(ターボ過給機)を付ける必要があるため車両価格が上昇し、オイル交換頻度も高くなるため、購入者に余分な費用を払わせることになっています。

- 全長・全幅を制限することで安全性が低下したり、安全性を確保するコストが高くなっています。例えば、電柱を模したポールに横から衝突させる試験では、軽自動車は恐らくドアが薄く平板であること等から低い速度に規定されています*12(2023年から引き上げられる予定)。小さい車体サイズを必要とするユーザーのみが小さい車を選択すれば良く、それ以外のユーザーは追加の税金を払わずに安全性の高い車を選択できるようにすべきです。
- エンジンの排気量や車体サイズの制限値が日本独自の値であるため、エンジン、車体共に海外仕様車と共通化できず専用開発・製造するためにコストがかかり、メーカーの国際競争力や社員の賃金が低下したり、購入者に余分な費用を払わせることになっています。また、海外向けの同等クラス製品が日本であまり販売できず競合が少ないことや、日本の緩い衝突安全基準のみに対応していることにより、海外向け同クラス製品より性能が劣っている可能性があると共に、日本のユーザーの選択肢を奪っています。

3.1.13. 車費用従量化案メリット⑫

メリット⑫として、訪問先施設の駐車場割引・無料を禁止すれば、短距離走行時も車使用の費用が高くなり、使用を抑制する効果が高まります。また、施設事業者は駐車場収入で商品やサービスの価格を値下げでき、駐車場を使用しない施設利用者に還元できます。なお、小規模商店等は、駐車料金徴収設備の設置が難しい可能性が考えられるため、商品全体の価格を値上げし、駐車場を利用しない利用者に申告させて値引きすること等も解決策として考えられます。

3.1.14. 車費用従量化案メリット⑬

メリット⑬として、高速道路料金を無料化し

て燃料価格に転嫁すれば、燃料価格上昇効果だけでなく、並行する一般道の一部の車が高速道路に移るため、一般道の交通量が更に減少します。また、高速道路は、カーブが緩く信号や交差車両も無いために車搭乗者の安全性も向上すると共に、加減速も少なくなることで燃費も向上(CO₂排出が減少)し、道路が住宅地から離れていたり防音壁もあることが多いために騒音被害も減少する可能性が考えられます。なお、過去に高速道路無料化が検討された際は、渋滞や公共交通への影響が問題となりましたが、車費用を従量化して燃料価格を高くすることで、これらの問題は発生しないと考えられます。

3.1.15. 車費用従量化案メリット⑭

メリット⑭として、高速道路料金を無料化することで、出入口の料金所が不要となるために出入口の増設が容易になり、出入口を増設すれば、現状では高速道路を使用すると遠回りとなるために一般道を使用していた区間についても高速道路を使用できるようになり、一般道の車がより一層減少します。北米等では無料の高速道路が多いため、地方でも市街地であれば数km毎に、大都市部であれば更に短い間隔で、立体交差の側道のような出入口があるところが多く、日本にあるバイパス道の感覚で短距離でも高速道路を利用できます。また、鉄道路線の近くに出入口を作ること、車からの乗り換え施設(駅、駐車場)の新設も可能となるため、都心部への車流入が抑制され、渋滞の解消、鉄道の収益改善が可能となります。また、近距離のバス路線も短距離のみ高速道路を利用すれば速達化が可能となり利便性が向上します。また、高速道路に何度乗り降りしても追加の費用が発生しないため、高速道路専用のサービスエリアを作る必要がなくなり、出入口周辺に近隣住民も利用できる様々な施設を自由に作る事が可能となり、地域経済の発展にも繋がります。

3.2. 公共交通運賃低減案のメリット、デメリット

次に、公共交通運賃低減案について、メリットは1項目、デメリットは4項目が考えられます。

3.2.1. 公共交通運賃低減案メリット①

公共交通運賃低減案のメリット①は、運賃が安くなることにより、現状、運賃を払う経済的余裕が無くて自転車や徒歩で移動していた人も、公共交通を利用しやすくなることです。但し、このような人は日本全体としてはそれほど多くないと思われ、また、そのような人への支援は、その他の生活費を含めてベーシックインカム等の社会福祉制度を充実させることで対応すべきことだと考えられます。

3.2.2. 公共交通運賃低減案デメリット①

公共交通運賃低減案のデメリット①は、財源を税金に頼ることにより増税が避けられず、納税者の理解を得にくいことです。特に公共交通が近くに無い、又はあっても不便な人にとっては見返りが全くないため、反発は必至であると思われ、このため、増税が出来ても限定的にならざるを得ず、赤字路線の維持程度の最小限の補助になる可能性が考えられます。

3.2.3. 公共交通運賃低減案デメリット②

公共交通運賃低減案のデメリット②は、公共交通が近くに無い、又はあっても不便な地域において、運賃が安くなっても車利用を控える動機にはならないため、車利用の減少には繋がらないことです。なお、運行本数を増やしたり駅に無料駐車場を設ける等の利便性向上と、商業施設や公共施設、企業等を公共交通の近くに誘致する等、街づくりも併せて対策を行えば、公共交通沿線に移り住む人も増え、車の利用の減少効果を増加させることができると考えられます。なお、過去長年にわたり、JR(国鉄)は都市部路線での利益を、また第三セクター鉄道では税金を、赤字ローカル線に投入して路線維持や運賃値上げ抑制を行ってきており、新たな税を作っても以前と大きく変わらないように思われます。

3.2.4. 公共交通運賃低減案デメリット③

公共交通運賃低減案のデメリット③は、低運賃の公共交通で路線新設や運転本数増加を行うと、更に沢山の財源、つまり増税が永久に必要なため、その理解を得ることが難しいことです。車利用を大幅に抑制するためには、公共交通の路線新設や利便性改善は不可欠であり税金の投入もある程度必要だと思いますが、一方

で車利用時の費用を定額使い放題に近い状態に放置しては、税金の使い方として費用対効果が非常に悪いため、車費用の従量化も併せて行うこと必須であると言えます。

3.2.5. 公共交通運賃低減案デメリット④

公共交通運賃低減案のデメリット④は、赤字が税金で補填されることにより公共交通事業者の経営努力の動機が弱くなり、将来的に非効率な経営が改善されず税金補填が増加したり、サービスが向上しなくなる可能性があることです。公営企業の問題点について私は詳しくありませんが、しっかりとチェックする仕組みを設ければある程度対策できる可能性も考えられます。また、欧州では同じ路線上に複数の事業者が車両を走らせて運賃を競い合っている等、市場原理導入による効率化も進んでおり、日本でも非効率な規制の改革やIT技術の導入等により効率化やサービス向上を早急に進める必要があると考えられます。

4. まとめ

車費用従量化案と公共交通運賃低減案について、それぞれのメリット、デメリットを検討し、車費用従量化案のメリットが多いことを再認識しましたが、どちらか片方だけを実施するのではなく、両方を実施することでのみ、車使用を大幅に減らすことが出来ると思われまます。なお、公共交通の活性化策については以前より一般的に検討されており、国土交通省の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」※13も2022年2月から行われていますが、公共交通側だけの検討で車使用抑制については触れられておらず、大きな変化は期待できないと思われまます。このため、車使用抑制(費用従量化)についても国に検討するように、本会としての要望提出の検討や、会員・一般の方々からの意見送付の呼びかけを実施頂けましたら幸いです。

参考文献

- ※1：2021.01.13 webCG クルマの燃費性能はこの10年でどれだけ進化したのか？
<https://www.webcg.net/articles/-/43890>
- ※2：現行ヤリスハイブリッドのWLTCモード燃費

36.0km/LをJC08モードに換算すると43.5km/Lとなる一方、2010年ヴィッツのJC08モードは21.8km/Lであり、ヤリスの燃料消費量はヴィッツに対し、 $21.8/43.5=50\%$ (-50%)。

https://toyota.jp/pages/contents/yaris/001_p_001/4.0/pdf/spec/yaris_spec_202204.pdf
http://cdn.toyota-catalog.jp/catalog/pdf/vitz-2/vitz-2_201012.pdf

- ※3：2018.9.2 みんなの試作広場「自動車の部位別重量とその動向」
<https://minsaku.com/category03/post231/>
- ※4：2021.1.30 Car&レジャー「エコカーの元祖 国産メーカーのハイブリッド車比率を調べてみた」
<https://car-l.co.jp/2021/01/30/48305/>
- ※5：2017.6.29 SankeiBiz「自動車リサイクル99%を達成」
<https://www.sankeibiz.jp/smp/compliance/news/170629/cpc1706290500002-s2.htm>
- ※6：2021.2.16 EnergyShift「EVは本当にCO2排出削減にならないのか？(前編)～欧州で検討中のLCA規制とは」
<https://energy-shift.com/news/7deb9608-1ac4-4a1d-851a-9ef878d6097c>
- ※7：2019 交通事故総合分析センター 第22回交通事故・調査分析研究発表会 「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)の世代別効果分析」
https://www.itarda.or.jp/presentation/22/show_lecture_file.pdf?lecture_id=125&type=file_jp
- ※8：2022.1.5 Car Watch「2021年の交通事故死者数は2636人で統計開始以来最小 前年から203人減少し5年連続で最少を更新」
<https://car.watch.impress.co.jp/docs/news/1378342.html>
- ※9：国土交通省「新車排ガス規制値の推移」より算出(現行値は規制値の75%減、試験モードの違いは非考慮)。
<https://www.mlit.go.jp/common/001191370.pdf>
- ※10：2021.9.6 東京都「2020年度(令和2年度)大気汚染状況の測定結果について」
<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2021/09/06/14.html>
- ※11：2018.11.7 東北大学 明日香壽川「大気汚染による死亡者数等の推計について」
<https://stopsendaips.jp/wp-content/uploads/2017/10/181203kouA20.pdf>
- ※12：2015.3.10 国土交通省「ポール側面衝突基準(UN-R135関係)」
<https://www.mlit.go.jp/common/001082364.pdf>
- ※13：2022.2.14～ 国土交通省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について」
https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000011.html

(神奈川県横浜市在住)

新入会員からのメッセージ

井上啓介さん

はじめまして。最近、後世に残していける社会とはどういうものか、と考えることが多くなりました。CO₂排出量削減はもちろん大事ですが個人が使うエネルギーの量を減らしていく必要があると思います。

そのためにも自動車を過剰に使う状況を変えていきたい。当会で得られる気づきを通して成長し、小さなことからでも社会を変えていければと思います。よろしくお祈いします。(29ページの投稿もご覧ください。)

(兵庫県三田市在住)

佐藤秀文さん

我が国の経済成長により自動車の保有台数は増加し、それに伴い交通事故や事件への懸念、対応すべき課題も年々増加しています。自動車の普及は長距離の移動を容易にし我が国の経済発展に寄与した一方で、地域経済に暗い影を落としている側面があります。昭和の末頃までは、家から歩いて最寄りの商店街で買い物をするという生活様式が住民の生活と地域の商工業を支えていました。しかし、自家用車が普及したことにより顧客の消費行動は一変し、郊外に立地する大型ショッピングモールが集客力を高めました。結果として、地方の商店街はシャッター通りと化し、地域に根差した経済活動が急速に失われつつあります。高齢社会が本格化する令和の時代にあって、交通を取り巻く諸課題に真正面から取り組み、安全に歩くことのできる道路整備、歩いて買い物に行ける魅力あるまちづくりが求められています。私も会員皆様方と力を合わせて、クルマ優先でなく人優先の社会実現に向けて取り組んでまいります。よろしくお祈い申し上げます。(京都府京都市在住)

里見岳男さん

どうぞよろしくお祈いいたします。(26ページの投稿もご覧ください。)

(愛知県名古屋市中区在住)

砂川延也さん

「クルマ社会を問い直す会」については、しんぶん赤旗の岡田百合香さんの書かれた記事を読んで、車いっばいの日本に、このような組織があるのだと云うことを初めて知りました。

車(自家用車)が時速30km未満の速度だと衝突時の歩行者の死亡割合が少ないことも初めて知りましたし、私自身も市内の走行中はできるだけ30km未満で走るようにしています。市内走行の場合、すぐに信号のある交差点に差しかかるので、それ以上の速度で走る必要がないことにも気づきました。

私自身は、子供の送迎などがあり若い時から車に乗っており、車の運転には自信を持っていました。現役頃は信州やその他、山々の林道走行が趣味でもありました。このしんぶん赤旗の記事を見て、車そのものが凶器になり、多くの交通事故が死亡事故につながっており、ドライバー自身も凶器の中にいることを自覚するに至りました。

しかし、本当にどうすればこの社会から車を駆逐することができるのか想像がつかねます。

自転車も趣味で現役時代は職場の往復に使っていたし、倶楽部にも入り、国内のあちこちに仲間とサイクリングで走ったりはしていましたが、現在は年齢的なこともあり、買い物などにはすぐ近くでも車が頼りになっているのが現状です。

これからは、「クルマ社会を問い直す会」を通じて、どうすれば車を利用しなくても良いのか考えることになりそうです。(兵庫県高砂市在住)

大貫華織さん

私は学生時代に読んだ『自動車の社会的費用(宇沢弘文 著)』などに影響を受け、今まで車を持たない主義を貫いて来ました。しかし地方ではあまり周りの人に理解してもらえず…。

入会を機に、いろいろ勉強したり考えを深めつつ、SNSで発信するなど自分にできることを探っていけたらと思っています。よろしくお祈いします。(岩手県滝沢市在住)

世話人からのメッセージ

青木 勝 (再任/共同代表、会計、名簿管理、会報発送、冊子管理、会員オンラインミーティング)

足立礼子 (再任/共同代表、会報編集・パネル管理)

平間健嗣 (再任/事務局、ホームページ管理、ブログ作成・管理)

3名のメッセージは45~46ページをご覧ください。

安彦守人 (再任/SNS管理、メーリングリスト管理)

ようやく交通事故関係の案件が国会、地方議会で動き始めました。埼玉県議会のように案件によっては全会一致となっていることは喜ばしい傾向です。

当会や会員の方々の動きでこれまで固く閉ざされていた壁を打破していることが見えてくるようです。死傷事故を1件でも未然に防ぐ施策が何よりも優先されて当然です。微力ながら会務に尽力させていただきます。

またマイカーからの受け皿たるべき鉄道が亡き者にされようとする暴風が吹き荒れています。函館本線長万部・小樽間の並行在来線廃止決定でその勢いは増すばかりです。これへの反撃も間接的な自動車事故防止につながると思います。活動計画のこの部門担当に名を連ねておりますので有効な方途を探りたいです。

(東京都八王子市在住)

上田晋一 (再任/写真・データ等募集・管理、SNS管理)

しんぶん赤旗やブログ・SNSでの発信が功を奏したのか、新しく仲間になって下さる方が増えて本当にうれしく、心強く思います。発信することの大切さを強く感じています。

最近の車社会と言えば、何の落ち度もない子供たちが犠牲になる悲惨な事件が続いているにもかかわらず、警察はじめ道路行政は子供たちに車への隷属を求めるかの如く「手上げによる意思表示」「止まってもらったらお辞儀」を教育

(洗脳)しています。このような車優先意識の固定化・強化を許すわけにはいかないと思います。みんなで力を合わせて車優先社会の意識を変えていくために、世話人の立場から少しでもお支えできればと思います。(愛知県名古屋在住)

岡田百合香 (再任/渉外、会報編集、SNS管理)

息子が小学校に上がるまで、あと2年。

今のままでは、安心して子ども一人で道路を歩かせることなど、到底できません。

「いってらっしゃい」に続く「クルマに気をつけてね」が必要のない世の中へ。一刻も早く実現できるよう、今年も取り組んで参ります。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

(愛知県豊橋市在住)

榊原茂典 (再任/SNS(ツイッター)管理)

いよいよ自動運転の実用化が間近になってきました。

現在のところレベル4(限定条件での完全自動運転)の入口段階ですが、開発はこれからどんどん加速していくと思われます。

自動運転については賛否両論ありますが、道路でのクルマのルール無視の実態から考えれば、私はとしては「愚直にルールを守る自動運転」に期待したいところです。今後、妙な方向に法制度が変えられていかないよう、微力ながら見張り役として活動して行きたいと思っています。

よろしくお願いいたします。

(東京都杉並区在住)

佐藤清志 (再任/渉外)

昨年度に引き続き、世話人をお引き受けいたしました。

年度が替わり、4月早々に国会では道路交通法・改定(正)案が可決成立し、自動走行(レベル3以上)のバス走行など公共交通に関わる部分の実質運用がスタートしようとしています。

当会ではこれに対し、意見書を提出し、検討も不十分のままの拙速な普及に懸念の意を示し

ておりますが、交通遺族としても被害を無くしていくための技術の運用という点においては、疑問や不安を持たずにはられません。こうした思いを会員の皆様と発信していきたいと考えています。

また、子どもが被害に遭う交通被害も後を絶たず、特に通学路問題に関しては、子を失った交通遺族としても、現状の緊急対策では十分とはとても言えない思いなので、みなさまとともに、さらに声をあげて行きたいと考えております。どうぞよろしく申し上げます。

(東京都品川区在住)

杉田正明(再任／パネル管理)

こここのところ当会から行政への意見・要請が増え、インターネットを通じての当会の意見発信も増えて来たと思います。

同時にその原因でありまた結果として、世話人特に若い世話人の数も増え、なんと会員数が増えて来ました。

喜ばしいことです。たいして役に立ちませんがもう1年世話人を続けます。

(千葉県松戸市在住)

冨田悦哉(再任／ホームページ管理、SNS管理、メンバーリングリスト管理)

また1年、世話人に加えていただくことになりました。よろしくお願ひいたします。

昨年「クルマ社会を問い直すブログ」が開設され、今年1月には会のホームページがリニューアルされて、クルマ社会を問い直す会の発信力が高まったと思います。

会活動に関して、外部からの接触や、入会申込も増える傾向にあります。

私たちの主張を発信していくということに確信を持って、活動を継続していきたいと思ひます。

会員のみなさんも、インターネットのSNS(Facebook、Twitterなど)や会報を活用するなどして、会の主張を広めることにご参加ください。

(東京都世田谷区在住)

林 裕之(再任／会報編集)

近年、「若者のクルマ離れ」という言葉を聞くことがあります。しかしそれは大都市圏に限ったことではないでしょうか。私が現在居住している山口県の乗用車の保有数は、1989年から2018年にかけて2.1倍に増加しています。一人当たりの保有台数も、1989年から2018年にかけて2.4倍に増えています(自動車検査登録情報協会による)。軽乗用車の保有数も2000年から2018年にかけて1.9倍に増加しています(軽自動車車検協会による)。

また、1990年の山口県内の15歳以上の通勤通学者のうち自家用車の利用割合は約51%でしたが、2010年には通勤通学者の自家用車の利用割合は約68%に増えているそうです(通勤者に限って言えば90%を大きく超えているようです)。この傾向は近年急速に進められている公共交通機関の廃止や減便によってさらに強まることが予想されます。

確かにクルマは便利で、その大きな問題である自動車事故も自動運転車などが普及すれば大きく減少するでしょう。またガソリン車が電気自動車に置き換えられれば排気ガスによる汚染も少なくなるでしょう。しかしそれらはすぐには実現しません。また、安全性が高く、環境への直接的な負荷が少ないとされるクルマが普及しても、道路や駐車場の建設に伴う環境破壊や電気自動車等の製造過程における大量の温室効果ガスの排出などの問題は解決されません。これからもクルマ社会の問題の解決に取り組む必要があるのです。

微力ですが今年度も世話人を務めさせていただきます。よろしくお願ひします。

(山口県下関市在住)

地域活動連絡係からのメッセージ

今年度地域活動連絡係は、新たに高木久志さん、福地禎明さんが加わりました。前田敏章さん、杉田久美子さんは係を降りられました。今までありがとうございます。全員で23名です。皆様よろしく願いいたします。

〈2022年度地域活動連絡係〉

後藤 昇さん(宮城県栗原市)
小林和彦さん(山形県山形市)
木村孝子さん(茨城県竜ヶ崎市)
梅沢 博さん(茨城県つくばみらい市)
小路泰広さん(茨城県守谷市)
福地禎明さん(埼玉県川口市)☆新
清水真哉さん(東京都江東区)
稲見正博さん(東京都三鷹市)
岩本博子さん(東京都小平市)
菊池和美さん(東京都稲城市)
井坂洋士さん(神奈川県川崎市)
田中 牧さん(神奈川県横浜市)
木村利雄さん(愛知県安城市)
青山泰人さん(愛知県名古屋)
安達 博さん(岐阜県岐阜市)
楠神久人さん(滋賀県愛知郡)
神田 厚さん(三重県津市)
古野藍里さん(京都府長岡京市)
奥田純夫さん(京都府京都市)
奥山裕一さん(兵庫県明石市)
山田寛人さん(広島県広島市)
三田直水さん(鳥取県鳥取市)
高木久志さん(福岡県福岡市)☆新
4人の方からいただいたメッセージを紹介します。

清水真哉(継続)

このところ会のメーリングリストに新規加入してくる方が多いように見受けられます。世話人にも若い方が増えているようです。会の先途にも光が射している気がします。

私自身はメーリングリストの議論にも付いて行けていない体たらくですが、今年も地域活動

連絡係に名前だけでも連ねさせて頂きたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。
(東京都江東区在住)

神田 厚(継続)

『問い直すべき乗り物』

道があれば
好きなのところに自分を運んでくれる
便利な乗り物。

ただ、便利なだけの乗り物ではない。

雨が降ってなくても
日射しが強くなくても
常に付き人が傘を差し掛けてくれる。

荷物が無くても
常に付き人が大きなリヤカーを引いてついでくる。

リヤカーどころか
炎天下でも極寒でも
唸りを上げて
快適な空間も提供してくれる。

たとえ1人で乗っていても…

狭い道に入ろうものなら
皆がこぞって道を空ける。

世が世なら王様か将軍様か…

そのため、しばしば人に勘違いを起こさせる。

全ては
深刻な犠牲の上に成り立っている便利さ…
(三重県津市在住)

三田直水(継続)

朝、ランドセルを背負った小学生たちが学校

へ行く。道には多くの大人たちが、旗を持って子どもたちを誘導している。クルマはそのそばをひっきりなしに走っている。大人が守ってあげなければ無事に学校へ着くことができない子どもたち。日本中で見られる風景です。そのことを疑問に思う人たちがどれほどいるのだろうかという私の疑問は尽きません。

(鳥取県鳥取市在住)

高木久志(新規)

会報の読者の皆様、会の世話人や会員の皆様、お世話になっております、福岡在住の高木久志と申します。

4年前から、交通事件を実体験させられており、この社会は、クルマ優先、ドライバー特に加害者が優先され、交通弱者や交通被害者や遺族の尊厳も権利も無い事を思いしらされております。

一年前、弁護士殿の講演がこの会で開催される事を知り、それ以来、参加と入会をさせていただきました。

この会に参加するまでは、交通事故撲滅や啓

発の活動を、家内と個人的にできる範囲でやりながら、集団でやっている会も探しておりました。その時に、この会と出会えて良かったです。

コロナの時代になって、メールやSNSだけでなく、Zoomを使って会員の皆様と議論でき見識を広め深めたりできるので良いです。また会として、党や議員や省庁に訴えたり、意見や質問の問いかけを実施できている事も良いと思います。さらに、ネット配信や、11月の世界道路交通被害者の日のアピールにて、国民の皆様へも訴える事ができて良いと思います。

これらの活動に参加し自らも実施していく事で、クルマ優先の社会を問い直す世論につながっていかねばと思っています。

この会の経験は1年ほどなのですが、今年度から、地域活動連絡係をさせていただきます。安全に道を歩き生活する権利を、私たちが有する基本的権利として確立していける様に、九州福岡の地方からも、活動していければと思っています。

よろしく願い申し上げます。

(福岡県福岡市在住)

2022年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

- ◎当日は仕事があるので空いている時間しか参加できませんが、とりあえずZoomで参加しておきます。
- ◎会発足以来、入会していたものの、地方在住だったこともあって昨年初めて総会に出席しました。今年も会場で出席し、色々勉強させていただきたいと思います。
- ◎みなさまのねばりづよい活動に深甚なる敬意を表します。
- ◎欠席させていただきます。申し訳ありません。
- ◎会の活動方針に全面的に賛同致します。
- ◎日頃より有意義な情報発信ありがとうございます。
- ◎ちょうど3回目のワクチン接種の日に当たってしまいました。青木さん、足立さんが共同代表をつとめられておられる由、たいへん

つかしいです。会の活動のますますのご発展を祈念いたします。

- ◎15年間、地域の小学校学援見守り隊Volunteer取り組んでいます。子どもたち、地域の宝。通学時の交通事故、遭遇しないだろうか。毎日、憂慮している。子どもたちの「お早うございます」挨拶の言葉受けるためにチーム全員、勇気づけられているこの頃です。
- ◎いつもお世話になっています。会に積極的に参加できずに申し訳ありません。
- ◎クルマ社会を問い直す会の発足から27年、日々の歩みはゆっくりでも振り返ると、その歩みには大きな存在感があります。今後も希望を持って進んで行きましょう。
- ◎運営おつかれさまです。
- ◎いつも貴重な情報を頂きましてありがとうございます

- ざいます。
- ◎子育て世代の若い方々の新加入、嬉しく思います。子どもたちの為にも、共に頑張りましょう！
 - ◎有意義な総会となることを祈念しています。
 - ◎とても貴重な活動をありがとうございます。クルマもそうですが、日本も世界もあらゆること「基本」がまちがった方向につき進んでいます。だからこそ、この会のような地道な活動がとても大切なのだと思います。
 - ◎作家、松本清張が50年程前に「速力の告発」というミステリー小説で車社会の問題を鋭く指摘している。松本清張小説セレクション²⁹黒の図説に収録されているので読んでみて下さい。
 - ◎年寄り（私もですが、私より数段上の年寄り）がいるので、残念ですが東京へはいけません。盛会を祈念します。

- ◎クルマは趣味的な魅力もあり、又、買い物等ではあると便利なので、なかなか手放せませんが、歩行者や地球環境のためにも、出来るだけ、必要最小限の使用にとどめていきたいと思っています。
- ◎戦争になればむごい死も障害もだれも止められない。みな仕方ないと思ってきている。日本の道路の現状もまさに同じ。でも努力すれば異常事態をとめられるはず。あきらめずに問い続けたいと思います。
- ◎東京の歩道はとても狭いとコロナで実感。なのに再開発で過密と環境悪化続々。さらに2014ころから東京のいたる所で(他都市もそうらしい)すさまじい、樹木伐採進行中で苦しんでいます。(生き物殺しです)
- ◎コロナが終息したら親睦会に出席したい。
- ◎少し体調を崩しています。欠席します。

クルマ社会を問い直す会 会則

- 第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。
- 第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。
- 第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国規模での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。
- 第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。
- 第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選を妨

- げない。役員は、本会則に記されない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員を選出は会員の互選による。
- 第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。
- 第7条(会費)会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。
- 第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。
- 第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。
- 第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。
- ※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。(その後の会報等掲載に誤記があり、2020年1月22日訂正しました。)

共同代表より

青木 勝

今年の総会も会場とオンラインで行うことができました。多くの参加者を得て活発な議論と様々な意見が出されました。また、総会に向けてのメッセージに「当会の活動は地道であるがとても大切な活動である」というご意見を多数いただきました。当会のホームページやブログなども新しくなり、閲覧数も徐々に増えてきて

います。毎月のように新しい会員も増えていきます。

当会の活動は社会に少しずつですが認知されてきているように思います。この調子で今年度も引き続き、クルマ社会をみなさまと一緒に問い直していきたいと考えています。

よろしく願いいたします。

足立礼子

2022年度総会は皆様の温かいご協力で、無事終わることができ、新年度をスタートさせることができました。どうぞよろしくお願いいたします。総会でのご挨拶に少し加味修正したものを、一部言葉足らずですが、今回の原稿とさせていただきます。

2019年度から青木さんとともに共同代表を務めています。翌年のコロナ禍以来、Zoomというオンラインを通して講演会や意見交換会を行なえるようになり、全国の会員さん同士がつながりを深められるようになりました。また、SNSでの発信も皆さんのおかげで活発になり、入会される方には若い人も増え、会として頼もしい限りです。

クルマ社会の大きな課題の1つは、やはりクルマによる交通事件という名のむごい殺戮が、日常空間で頻発している現実です。道路ばかりか家や店の中にも昨今は車が突っ込んできます。ブレーキとアクセルの踏み間違い事件は、高齢者だけでなく10代20代にも多発しています。2020年には踏み間違い事件だけでも1日平均8件以上起き、死傷者は4400人近くになります。

このことに象徴されるように、クルマは一瞬のミスで暴走する危険があるにもかかわらず、誤操作を防ぐ対策も操作ミスや不注意を防ぐ装置も極めて不完全な乗り物なのです(製造物責任法が適用されないのはなぜ?)。そのうえ、運転者の再試験や再教育の仕組みもなく、歩行者や自転車を守るための道路の構造的な対策もおろそかにされ、速度規制も満足にされていません。加

害者への刑罰も甘いままです。

そんな現状の中で、つい先ごろ(3月)も、道路交通法改正案が国会を通過し、来年以降から電動キックボードや自動配送ロボットが自転車や歩行者のそばを走るようになり、ますます危険が増すことが懸念されています(詳しくは8ページを)。日本は、交通事故ゼロを目指すと言いながら、命より産業活性を優先しているのが残念な現実です。

しかし、このような現状もメディアではほとんど伝えられず、国民も危険な現状に慣れっこになり、歩行者が注意し自衛するしかないと思われ込められています。本会では、そうした市民の意識に訴えかけていくことも、大事な活動だと考えています。

もう1つのクルマ社会の大きな問題は、都市部以外では公共交通が経営難から減り続け、クルマ依存から抜け出せず、移動の不平等が生じていることです。公共交通の不便な所は子育て世代が敬遠し、学校も病院も減り、観光客も行きづらく、過疎化が進みます。日本中に多額の税金をつぎ込んで高速道路網や一般道が張り巡らされ、クルマでの移動が便利になっても、都市部への人口集中と地方部の過疎化は止まりません。子どもも高齢者もみんなが移動しやすく住みやすい地域づくりのためにも、公共交通を国で支え利用を促す対策が不可欠だと思います。今回の講演会(報告は15ページに)もその問題を考える上で参考にしていただけたらと思います。

今期の世話人に信任して頂きありがとうございます。1期目で世話人の仕事に慣れてきましたので、今期は不十分な点を改善しながらまた1年間取り組んでまいります。

先日の総会後の講演会は会員の方々の他に会外の方も多く参加して頂き滞りなく開催できました。今回の講演会参加を機に入会された方もいます。講演を聴き意見交流し、仲間も増えたということで講演会は大いに成功したと思います。

この間、会員数が増加傾向にあります。詳しい理由は分析できていませんが、この間オンライン参加可のミーティングや総会、講演会等が開催され、従来以上に広い範囲の人が参加できるようになったことも理由の一つではないかと思っています。少しでも興味・関心を持っている人により情報が伝わって、催しへの参加や入会へつながっていくようにしていきたいと思っています。

先日は道路交通法改正案に対する意見書を短期間でまとめて衆参の内閣委員会の議員へ提出しました。急ぐものだったため郵送が使えず、大部分をFAXで送信しました。メール等で送れば早いのですが、この間の文書提出等の経験からメール添付はセキュリティーの関係等で見ても

らえない恐れがあることが分かっています。そこで早く確実に届く方法としてFAXを使用しました。情報を伝える手段としてネットと従来のアナログの方法を適切に使い分けていきます。今後も時間が短い中で内容をまとめて対象の宛先へ送る必要に迫られるケースはあると思われるので、素早い対応ができるように工夫してまいります。

昨今の若者は、ネットはほとんどSNSのみを利用し、検索サイトも通常のウェブサイトもあまり利用しない人が結構いると聞きます。SNSは文章で情報をじっくり伝えられるツールではなく、短い文と写真のインパクトで伝える必要があるツールです。そのようなツールが好きかどうかに関わらず、社会運動においても若い世代に情報を伝えるためにはSNSの利用が避けられません。SNSでクルマ社会の問題を伝えるために写真をうまく活用する必要があります。SNS以外にも会報やホームページ、ブログ等で写真はより一層活用していく必要があるため、今回の会報に写真提供のお願いを掲載しています(47ページ参照)。皆様ぜひご協力ください。

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。2022年4月30日現在で参加者は83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。)

最近増加傾向のセキュリティ変更による不着などの問い合わせも上記へお願いいたします。なお、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡ください。ご連絡がない場合、MLから削除させていただきます。

当会の会計は窮迫しています。
2022年度会費の振込みをお願いします。
当会運営のため、複数口の会費や寄付をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。
封筒のラベルシールに「2021年度会費払込済」「2022年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2021年度、2022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。
年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。
2022年4月1日から2022年5月2日までの会費・寄付払込者は60個人・団体です。払込者のうち33名の方々から複数口の会費もしくは寄付をいただきました。感謝いたします。
当会の会計は窮迫しております。みなさまには2022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、**複数口の会費や寄付**をお願いいたします。
会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(本会報に同封の名簿参照)までご連絡ください。

会への写真提供のお願い



現在、会報にはクルマ社会の実態を伝える様々な写真が掲載され、クルマ社会の問題を伝えることに役立っています。さらに、昨今はインターネットやスマートフォン等の普及で写真の撮影や投稿が容易になり、社会運動の分野でも人々に問題を伝えるために写真が今まで以上に大きな役割を果たしています。

そこで、当会でも今まで以上にクルマ社会の問題を伝える写真の収集を強化しようと考えています。

つきましては、ご自身が撮影したクルマ社会に関連する写真（例えば道路の危険な現状や望ましい事例、公共交通の状況、等）で、会報やホームページ、ブログ、会のSNSアカウントなどで使用してもよいというものがありましたら、下記の方法でご送付ください。クルマ社会の課題を広めていくために活用させていただきたく、ご協力をお願いいたします。

※写真を使用する際には、写っている通行人の顔にぼかしを入れるなどの必要な対応を行います。

【送付方法】

該当する写真をメールに添付して下記にお送りください。

photo@kuruma-toinaosu.org

メール本文には以下の内容を記入して下さい(記憶が定かでない項目は空欄でも結構です)。

- ・撮影者の氏名、居住地(市区名まで) ・撮影場所 ・撮影日 ・状況
 - ・撮影者名の表示の要・不要(ホームページやブログ記事などで参考例やイメージとして使う場合の表示です。会報の表紙に紹介する場合は原則として撮影者名を入れます。)
- (表示する場合の例 「撮影/山田太郎さん」)

(記入例)

撮影者：山田〇〇(〇〇県〇〇市在住)
撮影場所：(例1)〇〇県〇〇市、県道交差点
(例2)〇〇県〇〇市、廃線直前の
〇〇線〇〇駅付近
撮影日：〇〇年頃
状況：(例1)通学路で右折車が多くて危険
(例2)高校生の通学に利用されていた
が廃線となった
撮影者名表示：必要(または不要)

※ご送付いただいた場合、数日中に受理の返信があります。もしない場合は世話人上田晋一(本会報に同封の名簿参照)へお問い合わせください。

◆なお、会員の皆さんが各地域等で活動される際にも写真を利用できるようにしようと考えています。写真の利用を希望される方は photo@kuruma-toinaosu.org までメールでご連絡下さい。共有写真の閲覧方法や利用方法を折り返しご連絡致します。

◆会の活動を広く知らせ、クルマ社会の問題を分かりやすく解説するため、以下のツールを活用しています。

◎Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」@toinaosu (2014.4.27開設)

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」@kuruma66311273 (2016.6.8開設)

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「クルマ社会を問い直すブログ」<https://kuruma-toinaosu.org/blog/> (2021.8.27開設)

会からの提言等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」<http://toinaosu.seesaa.net/> (2014.5.3開設)

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」<http://hokousya.seesaa.net/> (2015.8.9開設)

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。

◎Youtubeチャンネル「人にやさしい道&交通」(2021.8.20開設)

会からの提言等を掲載していきたいと考えています。

◎Instagram「クルマ社会を問い直す会」

<https://www.instagram.com/kuruma.toinaosu/> (2022.5.26開設)

当会の新たなSNSとして開設しました。

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ページと一緒に投稿してください。会の提言等を「シェア」「いいね」したり、ブログ記事等を引用したりと、ご活用くださるようお願いいたします。

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)。

▶▶▶ 「クルマ社会を問い直すブログ」情報 ◀◀◀

◎2022年2月～2022年4月の期間に以下の記事を公開しました。

クルマ社会にモンダイアリってなんのこと？ ～Kさんと友人Yさんの会話～

<https://kuruma-toinaosu.org/blog/kuruma-shakai-mondai-ari/>

作成者 木村護郎クリストフ

内容の要約 クルマの便利な面だけでなく負の面にも目を向け、人間にやさしく環境も守られる社会を目指したいと考えているKさんと、クルマ社会に問題があるとは思っていない友人のYさんの会話を通じて、クルマ社会が抱える問題が明らかになります。Kさんはドイツのライプツィヒ等の実例を紹介し、クルマに過度に依存しない社会は単なる理想ではなく実現可能であることを示しています。

案内板

・【オンライン学習会&ミーティング】のお知らせ ～ご参加ください～ 《2022年7月9日(土)》

クルマ社会を問い直す会は今年度、クルマ社会の問題について学び、意見交換のできるオンライン（Zoom）を使った学習会&ミーティングを開催いたします。会員はもちろん、会員以外の方も参加できます。今回は、下記のテーマで行います。

参加希望者（非会員も可）は、7月6日（水）までに青木勝（共同代表）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。参加費は無料です。

●学習会テーマ

安全と人権にかかわる大問題 職業運転手の労働条件、労働実態を考える

講師：川村雅則さん（北海学園大学経済学部教授・本会会員）

トラック、バス、タクシーなどの運転を職務とする労働者は、安全運転が何より求められますが、その労働条件は厳しく、十分な睡眠や休息もとりにくい現状や過労死の危険などが指摘されています。また、運転手の高齢化と人手不足の影響も大きな課題です。

今回は、職業運転手の労働問題について長年研究されている川村雅則さんに、現状の問題点と課題をお話しいただきます。その後、質疑や意見交換を行います。

※川村雅則さんは、職業運転手の問題について本会会報にも数多くご寄稿くださっています。最新の原稿は107号に掲載されています（「自動車運転労働者を守る実効性ある労働規制を一労働政策審議会での審議に寄せて」）。

開催日時 2022年7月9日(土)
午前10時～12時

申し込み先 青木 勝(共同代表)
E-mail:osakahorai551@yahoo.co.jp



★非会員も参加歓迎。参加費無料。

案内板

49ページに掲載しています。

今回は「【オンライン学習会&ミーティング】のお知らせ」(7月9日(土))です。

学習会「安全と人権にかかわる大問題
職業運転手の労働条件、労働実態を考える」

講師：川村雅則さん(北海学園大学経済学部教授・本会会員)

・「クルマ社会を問い直す」109号原稿募集のご案内・

- 次号発行予定：2022年9月下旬
- 原稿締切り：2022年7月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：足立礼子(本会報に同封の名簿参照)
reiada@if-n.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りますので、連絡が取りやすい手段を明記してください。必要な連絡が取れない場合は、記事の掲載を保留にする場

合があります。

- ・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。
- ・投稿原稿は原則として提出後の執筆者による校正は行いません。会報担当者による字数調整や内容整理も行いません。よく推敲した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連絡し、調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字等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。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

【以下のテーマでも継続募集中です】

- 1 「安全な通学路」…通学路の安全確保に力を入れている自治体や地域の取り組み、指導員配置などのソフト面や道路の構造改良などハード面の対策など。逆に安全とは言えない状況の紹介も。
 - 2 「当地の公共交通事情」…コロナ禍で公共交通を取り巻く状況が厳しさを増しています。皆様の居住地やご存知の地域の公共交通の状況をご紹介します。
- ※その他の投稿もお待ちしています。いずれの投稿も決まりは投稿規定に記載の通りです。