

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：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

110

2022年12月31日発行
(年4回発行)
会創立1995年



2011年7月の豪雨災害で分断されていたJR只見線（会津若松～小出）が、紆余曲折を経て11年越しで全線復旧を遂げ、2022年10月1日に一番列車が走った。早朝にもかかわらず、朝一番列車は記念乗車する人で賑わい、各駅には地元の人たちが繰り出し歓送迎していた。（写真はJR小出駅、詳しくは本誌22ページからを参照）（写真と文／井坂洋士さん）

★ 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



会のHP

目次

■ 会の活動	「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」の提言に対する意見書を送付(世話人会)..... 2
	木村さん親子による学習会 「ドイツの町と交通事情について～クルマ中心社会からの脱却をめざして～」の報告 (足立礼子、平間健嗣)..... 4
■ 研究・考察	「歩車分離信号の必要性と普及への課題」(長谷智喜)..... 11
■ 会員の活動	第23回通学路の安全を考えるシンポジウムに長谷智喜さんがパネリスト参加 (報告：足立礼子、感想：里見岳男、岡田百合香)..... 18
■ 公共交通ルポ	JR只見線 11年ぶりの全線再開通(井坂洋士)..... 22
■ 投稿	“快適さ”のもたらすもの(神田 厚)..... 28 公共交通の改善案(小島 啓)..... 29 ドイツと日本の社会を比較して思うこと(10月23日の木村さんの講演を聴いて)(平間健嗣)..... 35 決めた。ドイツに行く！(木村さん講演を聴いて)(岡田百合香)..... 36 3月のJRダイヤ改定とスマホ社会(木村孝子)..... 37
■ 書籍の紹介	『地域における鉄道の復権 持続可能な社会への展望』(宮田和保、桜井 徹、武田 泉 編著)..... 38
■ 案内板ほか	共同代表・事務局より、他...39/会計より・会のブログ、SNSの案内...41/案内板・原稿募集案内...42

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

「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」の 提言に対する意見書を送付

世話人会

2022年7月に、国土交通省鉄道局は、ローカル鉄道の在り方を検討する有識者会議から、「輸送密度1000人未満の路線について、存続させるか、バスへの転換などをして廃線させるか、鉄道事業者と自治体の間で協議する場を国が設け、3年以内に結論を出すようにすべき」という提言を受け取りました。

提言書を読んでもみると、事業者と自治体の協議にほとんどすべてを押し付け、国が責任を引

き受ける内容がないものでした。これに呆れ、怒り、急いで抗議すべきと考え意見書を作成し(杉田正明、林裕之、安彦守人が原案を作成し、世話人会での討議やメーリングリスト上でいただいた会員の皆さんからの意見を参考にして決定)、国土交通大臣及び鉄道局長に送付しました。

今回提出した意見書は、ローカル鉄道の在り方そのものを論じているのではなく、国が責任を取ろうとしていない態度を批判したものです。

2022年9月24日

国土交通大臣 齊藤鉄夫 殿
鉄道局長 上原 淳 殿

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木勝 足立礼子
本件主担当世話人 杉田正明
[https://kuruma-toinaosu.org/
group@kuruma-toinaosu.org](https://kuruma-toinaosu.org/group@kuruma-toinaosu.org)

「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」の提言に対する意見書の送付について

当会は、クルマ依存社会の弊害(交通事故、移動の格差、環境汚染、温暖化促進等)を問題視し、その解決のために公共交通の充実が極めて重要と考えている市民団体です。

「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」の提言を読んで何より納得できなかったのは、この提言が地域・地方自治体と鉄道事業者のなすべき課題を提示しているが、国が何をなすべきか・何を引き受けるべきかについてほとんど何も示していないことです。「ローカル鉄道については、地域と鉄道事業者で話し合って何とかしなさい」とだけ提言しており、国がそこにおいて果たすべき前提が何も示されていないことです。

鉄道は交通を支える社会インフラです。国鉄分割民営化以前は国有鉄道であり、国が直接保有運営していました。国がかかわることの根拠としては、鉄道が国土の連携に資するネッ

トワークであること(各地域を相互に結びつける、観光を可能にする、貨物を輸送するなど)、鉄道が国民の連帯に資するネットワークであること(交通移動を最低限保証するなど)、国土の安全保障・国防に資するネットワークであることなどが共通認識として存在したと考えられます。国鉄分割民営化は、経営の効率化と労組対策のためになされましたが、鉄道が有するインフラとしての特性に変化があるわけではなく、鉄道は国が積極的に関わり支えるべきものです。

気候変動と政情不安の中で、国として食料・エネルギーの確保が課題となっており、国土の有効活用・多面的活用が必要とされ、その中で地方の鉄道の果たすべき役割の吟味も必要となっています。

鉄道はバスと比較して、大量輸送に優れ、定時輸送に優れ、高速輸送に優れ、乗り心地に優れ、事故が少なく安全性に優れ、環境負荷が小さく、積雪への対応力も大きく、災害時のバイパス機能も果たしうるといった特性を有しています。また、鉄道の存在は移動の不自由を緩和し、自動車依存を抑制するという点で大きな意味があります。こうした特性を踏まえつつ国民の交通移動インフラとしてしっかり位置づけていくべきと考えます。

国鉄分割民営化に際して、赤字ローカル鉄道については内部補助で支えるか、(JR北海道、JR四国、JR九州の三島会社については)経営安定基金の運用収益で支えることが想定され基金が設置されました。この時7.3%の利回りで運用することなどを想定して基金額を設置しており、その後の低金利時代に全くそぐわないことになりました。

ローカル鉄道は「赤字」の場合否定的にみられがちですが、内部補助で支えられるべきもの、もしくは経営安定基金の収益で支えられるべきものとして位置づけられていたことをしっかり確認すべきです。経営安定基金の収益で支えられなくなったことについては、低金利時代の到来にも対応できる制度(例えば毎年一定額の補填支出を国が行うなど)に変更すべきでした。

以上の点を踏まえて次の要望をします。

1. 鉄道の持つ社会インフラの特性に沿って国が担うべき事項・負担すべき事項を明確にしてください。
2. 低金利時代にも対応できる経営安定基金に代わる制度を創出してください。
3. 輸送密度1000人未満の鉄道の今後についてどういう形になるにせよ、国は国民の移動の権利を守るために十分な負担・手当をおこなうべきです。自治体・鉄道事業者任せにすべきではありません。国が何をするか明確にしてください。
4. 輸送密度1000人～4000人の鉄道については今後成り立つよう国が一定の手当てをすべきです。国が何をするか明確にしてください。

木村さん親子による学習会「ドイツの町と交通事情について～クルマ中心社会からの脱却をめざして～」の報告

足立礼子(世話人)、平間健嗣(世話人)

2022年10月23日(日)10～12時、「ドイツの町と交通事情について～クルマ中心社会からの脱却をめざして～」というタイトルのオンライン学習会&ミーティングを開催しました。話題提供者は、会員の木村護郎クリストフさん(上智大学ドイツ語学科教授)とご子息の木村Kさん(町作りと建築に関心をもつ高校2年生)です。ドイツのここ30年ほどの町と交通の変貌の様子と市民の意識を、多くの図や写真を交えてお話しいただきました。その後の質疑も含め、カルチャーショック満載のお話でした。その概要をお伝えいたします。

木村護郎クリストフさんの話

私は言語社会学が専門で、交通問題の専門家ではありませんが、昨夏から1年間、ザクセン州最大の都市ライプツィヒに家族で住んだ経験を元にドイツの町と交通の様子をお伝えします。ドイツは環境先進国のイメージがありますが、ライプツィヒはドイツの中で特に先進的な取り組みをしているわけではなく、ごく一般的な町の1つです。

◆道路はだれのためのもの？

30年前、ドイツの国営放送が「あなたの世界、わたしの世界」という歌を流しました。

「♪あなたの世界は交通が順調に流れている、わたしの世界は視野の外。あなたの世界では安心して目的地に着く、わたしの世界ではほとんど外で遊べない。もっと子どもの場所を！ こんな危険はもういやだ！ 町はあなたとわたしのため それってすばらしくない？」(Rolf Zuckowski, Deine Welt, meine Welt)。

大人と子どもの断絶を招いたクルマ社会の現状を訴えるこの歌から30年が経ち、ドイツはどう変わったのでしょうか。

ドイツにはいくつもの環境団体があり、多くの市民が参加しています。特に大きい全国規模の団体には数十万人の会員がいます。行政への影響力も多大です。図1は最大規模の環境団体「ドイツ環境・自然保護連盟」が作ったパンフレットの図です。今まではAのように道路はクルマが主役で当たり前だったが、これからはBのように路面電車やバスなど公共交通とクルマ、自転車、歩行者のどれもが道の主役であるべきだ、というものです。日本の常識は今もAですが、ドイツは今、Bに向けて変貌の移行期間といえます。

図1 「ドイツ環境・自然保護連盟」(BUND)作成のパンフレット。
(A)



(B)



(https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_stadt.pdf)

◆国の三大転換の1つが交通

今、ドイツでは「エネルギー・食事・交通」の3つの転換に取り組んでいます。エネルギーは原発や化石燃料から再生可能エネルギーへの転換を進め、省エネルギー対策にも重点がおかれています。道路の信号も人通りが少ない時間は切ってしまうほどです。食事は、健康と環境負荷の両面から肉食を減らそうとしており、有機農業は日本の10倍以上の割合で、外食店でベジタリアンやビー

ガン対応は当たり前になっています。

3つ目の交通の転換、これが一番遅れており、クルマの温室効果ガス排出量は90年代から減っていないのが課題となっています。ベンツ、フォルクスワーゲンなど自動車企業が多いという国柄も影響しているかもしれません。しかし、国内最大の環境団体の青年部は、「車がない方が楽しいぞ」「道路を蒔く者は(自動車)交通を取獲する」「国内の飛行機利用は昆虫限定」「[駐車場 (Parkplatz) のかわりに公園 (Park) を]」等、少し過激な表現も交えて意識転換を呼びかけています。

◆自然豊かで市電網が充実したライプツィヒ

ドイツの多くの町では日本より市電が多く走っており、自転車道も整備が進み、市の中心街は歩行者天国が当たり前となっています。ライプツィヒもその1つで、気候危機対応のモデル都市の1つに選ばれ、持続可能な交通計画を策定し、急速に変革を進めています。

ライプツィヒはバッハやメンデルスゾーンなどの音楽家が暮らした町で、今も「音楽の町」として有名ですが、市の2割が森・水・公園という自然豊かな地域でもあります。町の中で緑陰散歩や、水路でのカヌーやボート乗りも楽しめます。

かつては、市内の大きな公共施設や買い物センターなどの前は広大な駐車場でクルマが満杯でしたが、今は、駐車場をなくすか地下化しており、地上は歩行者用の公園になっています。路面電車の路線網は市内の延べの長さが約300kmと充実しており、ドイツで最大級です。さらに、近郊ともつながる都市鉄道(Sバーン)があります。数十年前からオペラやコンサートの券は公共交通の切符も兼ねており、駐車禁止が多い市中心部でも「公共交通には駐車禁止はない」と便利さをアピールしています。

◆クルマの占有空間のむだを環境団体が批判

ライプツィヒはドイツ自転車連盟発祥の地でもあり、市内には交通関連の市民団体が多くあります。「交通転換ライプツィヒ」という市民団体は、市内の生活道路を時速30kmにと提唱しており、市長も賛同しています。

この市民団体は、昨年9月のモビリティウイ

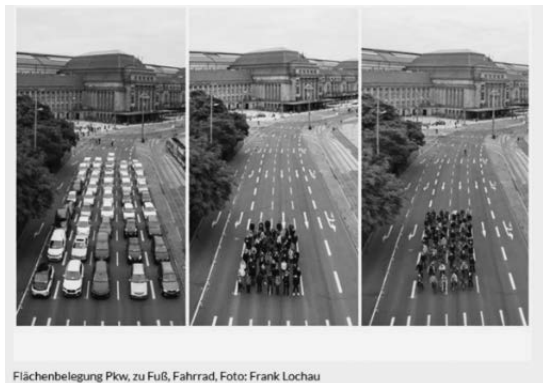
ーク*で、「歩行車行列」というアクションを行い、ドイツ連邦環境省の移動企画部門で1位をとりました。クルマと同じサイズの木枠に人が入って道路を歩き、クルマがいかに町中でスペースを占有しているかを示したものです(写真1)。歩行車を105台連ね、ギネスブックにも登録されました。

*1997年にフランスの都市で始まった、持続可能な交通社会を目指す運動。世界約3000都市が参加している。カーフリーデーはその行事の1つ。

写真1 市民環境団体「交通転換ライプツィヒ」(Verkehrswende Leipzig)による「歩行車行列」。男性の持つ板には「クルマは23時間止まっている」と書かれ、場所をとる不動産だということを示している。



写真2 同じ環境団体がライプツィヒ駅前で実際に撮影した写真。クルマと歩行者と自転車、同じ人数が占める空間の違いが一目瞭然。



(<https://www.leipziginfo.de/aktuelles/artikel/spektakulaere-foto-aktion-von-leipziger-unternehmen-initiativen-und-verbaende-am-autofreien-sonntag/>)

◆市が自動車交通を減らす目標を提示

この環境団体は、ライプツィヒの交通転換政策はまだ充分ではないと指摘しています。「自転車道が連続していない所や車道との区分が明確でない所がある、違法駐車が多い、バスや電車の1日乗車券が駐車券よりも高額、歩道や自転車や公共交通の道路スペースがまだ少ない」等。

一方の市は「移動方略2030」として、現状の移動手段の割合を2030年には「クルマ40⇒30：公共交通18⇒23：自転車17⇒23：歩行者25⇒24」にするという目標を掲げています。歩行者の目標が下がっているのは、高齢者の増加などを考慮しているのかもしれませんが。クルマを減らす対策としては、カーシェアを基本にするとともに電気自動車に切り替える、自転車専用高速道の整備(図2)、市電の幅の拡張による輸送力増強やデマンドバスの充実、アプリで移動手段の確認や手配ができるシステム(MaaS)の推進、などの案を示しています。今後の変革が期待されています。

図2 ライプツィヒ市が目標に掲げる対策の1つは、自転車専用高速道の整備。雪対策も施して1年中使用可能にするという。



木村Kさんの話

私からはライプツィヒの町と交通の様子を、体験を交えて、写真とともにご紹介します。

◆乗り降りしやすい路面電車が縦横に

鉄道のライプツィヒ駅はドイツ最大級の駅舎で知られています。路面電車は町の至る所を走っており(写真3)、クルマより早い場合もあります。道路との段差がほとんどなく、駐車場などではレールを道路より下げるように工夫されており(写真4)、車いすでもスムーズに乗り降りができます。

また、東京の私鉄・小田急線などのように市中から郊外までを結ぶSバーンという都市鉄道路線もあります。Sバーンは中心部では地下を走っています。旧市庁舎前の広場では火曜と金曜に市場が開かれ、クルマは禁止ですが、地下に降りればSバーンに乗れるので、移動に不自由はありません。

写真3・4 公園のようなところにも路面電車が走っている。駐車場ではレールは道路よりやや下に設計されている。



◆クルマより自転車のほうが便利

自転車を利用する市民も多くいます。自転車の駐輪は無料です。市内の至る所に駐輪用の手すり風の金属バーがあり、チェーンで結びつけます(写真5)。

自転車道は車道と明確に分離した所(写真6)が増えており、高齢者なども安心して利用できます。自転車は道路交通システムの中に明確に

位置づけられ、信号機も道路標示も専用があり、交通ルールも浸透しています。場所によっては自転車優先道路もあり、そこでは堂々と道の真ん中を走れるので「やったー！」という感じです(写真7)

まだ自転車道が未整備の道路もありますが、徐々に整備が進んでいます。日本のように道路を拡幅するのではなく、車道を減らして自転車道や歩道を増やすというものです。

自転車利用が多いのは、クルマより自転車を使う方が便利な所が多いためでもあります。商店街なども駐車場がない所が多くあります(写真8)。私がよく行っていた誰でも集える交流スペースも同様でした。

写真5 駐輪はどこも無料！ 所定の金属バーに鍵つきチェーンでつなぐ。最近では、環境によく便利な運搬方法として貨物自転車が注目され、自転車協会や環境団体が無料貸し出しを行っている。



写真6 整備された自転車道。その右は歩道、車道の左は市電の通り道と、道路が平等にシェアされている。自転車道に駐車しているクルマはない。



写真7 自転車優先道路。標識には自転車優先道路だがオートバイやクルマも走ってよいと記されている。道路にもマークが記されている。



写真8 このいちごショップも付近に駐車場がなく、徒歩か自転車でないといちごを買えない。



◆町の中心に広がる歩行者の空間

町の中心部は歩行者専用の道路や公園が広がっています(写真9)。スケートボードができる広場もあり、学校前のスペースもクルマは入れないので、生徒がのんびり集っています。

道路には飲食店がテーブルを出し、くつろげる空間を作り出しています(写真10)。時間によっては商品搬送用のクルマが入りますが、それ以外はボラード(杭)で侵入禁止にしています。また、浅草の仲見世通りのようなパサージュという歩行者用の細い通り(写真11)が多くあり、歩いてゆっくり買い物を楽しめます。

クルマの駐車場を地下にして、クルマで来た人も公共交通や徒歩に変える「パークアンドライド」を導入し、地上の広大な空間を歩いて楽

しく景観も美しい町にしたのは、ダイナミックな都市計画によるものだと思います。

写真9 町中の緑豊かな広場では、多くの人がつろいでいる。ここもかつては駐車場だった。



写真10 歩行者専用道路にパラソルとテーブルを広げた店が並ぶ。



写真11 歩行者専用の通りパサージュが多いのも、町歩きの楽しみ。



※以上の図・写真はすべて木村さん親子ご提供によるものです。

質疑応答

(Qは質問。A(護)は護郎さん、A(K)は息子さんによる回答です。)

Q 私の町は違法駐輪が横行したので駐輪を有料化した。ライプツィヒは違法駐輪はないか。

A(護) 駐輪場所がどこにでもある。東京などは駐輪できる所が少ないから違法駐輪になってしまうのでは？

A(K) 駐輪用バーがなければ木や柱に結びつけることもある。鍵をつけないとすぐ盗まれる。

Q 日本では公共交通は静かにしなくてはならず子連れでは利用しにくい。ドイツはどうか。

A(護) 市電は乗車口のそばに乳母車のスペースがあり、子連れで乗る前提になっている。車内は日本よりうるさい。ドイツから日本に来た人が、日本の車内が静かなので驚いていた。長距離列車では子どもが騒いでもよい車両がある場合もある。駅のエレベーターも使いやすい場所に設置されている。

Q よい環境のドイツで暮らしてから日本に戻って、絶望しないか。

A(K) ライプツィヒの方が移動もしやすく楽しいとは思うが、東京とは都市の規模も異なり、単純な比較はできない。ライプツィヒはコンパクトシティーで、市電1本でプールや公共施設にも行け、人との距離も近いので生活はしやすいと思う。

Q ドイツでは夜行列車が復活していると聞かすが、啓発する媒体はあるか。

A(護) 在独中利用したが、周知の方法はよく知らない。駅に広告は出ている。

Q 路面電車の駅で路盤を下げることなど、調べるときにヒントとなるキーワードは。

A(護) 総合的なキーワードとしては、交通・移動転換を意味するVerkehrswende、Mobilitätswendeかと思う。

Q ドイツの交通の問題点は。

A(護) 高速道路が速度無制限である点。速度制限が提言されても進まない。また、自転車道の整備は進んでも人々がクルマを手放すまでには至らない点。駐車料金を高くするなど政策的インセンティブが必要と思うが、クルマを制限

する方向の発想がまだ弱い。クルマを手放した人に自治体が市内公共交通利用の補助金を出すなどの試みはある。

Q コンサートの切符のほかスポーツ観戦切符でも公共交通の乗車券を兼ねるケースはあるか。

A(護) 確認したい。サッカーの試合前後は多くのファンで車内が大変な雰囲気になることもある。

Q パサージュという場所が紹介されたが、コロナ禍での影響は？

A(K) ドイツは大のマスク嫌いで、パサージュなどでもマスクなしの人が多し。私達がいた間は移動の制限はなかった。

Q ドイツに歩道橋はあるか。

A(護) ライプツィヒには基本的に歩道橋はない。クルマが楽をして歩行者に不便な上を歩かせようという発想自体がないのかもしれない。

Q ショッピングセンターの駐車場の状況は。

A(護) 郊外型の大型店はあるが、ドイツでは週末は店が休みで、日本のように日曜にショッピングセンターで買い物と飲食をする習慣はない。

Q 自転車道と車道は段差がないのか。

A(護) 低い仕切りを設けている場所もある。そのような物理的な分離の方が理想かもしれないが、予算確保の関係で同一平面上で色分けして自転車道の整備を進めているのだと思う。

Q 市電やバスの乗車料金は東京と比較してどうか。行政の補助等はあるか。

A(護) 市電の乗車券は結構高いのが課題だが、定期は極端に安い。今夏は国内の特急以外の鉄道を1ヶ月乗り放題で約1000円の切符が期間限定で発売された。極端な感じがする。

Q ライプツィヒはコンパクトで暮らしやすいと言われていたが、都市規模と都市計画の関係もあるか。また、環境団体が多いというが市民がまちづくりにどう参画しているか。

A(護) ライプツィヒは人口約60万人、ドイツで10番目くらいの都市だが、何でも揃っていて、東京でできることはほぼできる。市民参加は、専門家が作るいくつかのシナリオをもとに市民が検討に参加している。

A(K) 私が通っていた学校では、市長と生徒

代表が町をどう変えたいかなどについて議論した。政治的なことを考える生徒の会もある。市民が政治に参画するオプションが多数ある。

Q 西欧諸国が歩行者・自転車中心の町作りを進めてきたのは行政の強い指導によるのか、市民主導の働きかけによるのか。日本でも変えていくにはどうすればよいか。

A(護) ライプツィヒでは市民の突き上げが大きい。環境団体が問題点を調査してこの道路をこうせよと具体的な提案をするため市は聞き入れざるを得ない状況になる。選挙などでも争点になる。市民と議会が日本より近い印象がある。日本で話し合いの文化を根づかせようと努力したクラウス・シュペネマンというドイツ人がいる。単なるおしゃべりでも相手を打ち負かすディベートでもなく、自分が変わるための話し合いの文化をいかに作るかが大事。

A(K) ドイツ人は議論好きで、学校でも生徒が政治や町をどうしたいかよく議論する。国民性の違いもあると思う。

Q ドイツではボンエルフもゾーン30なども古くから根づいていると聞いている。自転車が高速で走れる優先道路が町中にあるのには驚いた。

A(護) 道路の30km/h制限は、旧市街と新市街の割合などで都市により差がある。新市街は初めから自動車交通を念頭につくられている所が多い。車道が広く確保されている所は速度制限をするということにはなりにくい。自転車優先道路は私にも新しい発見だった。歩行者優先の生活道路でもクルマ中心の幹線道路でもない、新たな発想の道。

Q ライプツィヒは2030年までに全移動量の約半数を歩行者・自転車にする目標を立てているが、自動車が基幹産業の国でクルマの総量を減らす方向の政策はなぜ可能なのか。

A(護) ドイツでクルマの所有制限政策がとられないのは雇用が80万人の自動車産業への遠慮もあると思われ、クルマ社会転換のネックともいえる。一方自動車産業も肩身が狭い自覚はあり、モビリティ総合カンパニーになろうとしている。失業者を多数出さないようどう転換を進めていくか今後の課題と思う。

Q 日本では道路は自治体、交通は警察と管理

者が分かれているがドイツではどうか。

A(護) 調べてみたい。

Q 横断歩道にゼブラ模様はあるか。

A(K) そういう所もあるが、両端に線が引いてあるだけのところもある。

Q 日本も歩行者・自転車優先にと願う意見は多いが、クルマが使いにくくなるという市民の反対があって進みにくい。

A(護) 以前ドイツに滞在中にクルマを使ったが、市中心部は制約が多く、走りにくくてストレスが溜まった。クルマが不便になるからと道路改善に反対した話は聞かなかった。

Q 市民と議員や行政との話し合いはいつ行なっているか。日本は平日に行われることが多く、働いている人が参加できない。

A(護) ドイツ人は日本ほど長く働かない。小学生の登校から下校までの間しか働かず、子どもと一緒に家に帰る人もいた。午後は時間のあふる人が多く、話し合いにも参加できる。公務員も話し合いのため残業すれば別の日に休みを取る。ドイツは客へのサービスより自分を大事にする。

Q 痴漢など通勤満員電車の問題はあるか。

A(護) ドイツは身動きできないほど混むことがない。あまり混んで運転士が「混みすぎて発車できない、誰も降りなければ俺は一人で帰るから電車は止まったままだぞ」と車内放送で文句を言い、通路に立っている人たちが降りたということも経験した。

参加者からの感想

さまざまな熱い感想が寄せられました。紙面の都合で一部のみ抜粋紹介します。

◎自動車産業大国ドイツでここまで出来るのは、立法や行政が自動車産業よりも市民の理想理念の方に重点をおいているためだろう。日本もそうあってほしい。

◎市民、政治家、行政担当者の日本とは違う意識の高さを感じた。目からうろこの思い。クルマを必要としない町をクラウドファンディングで作りたい。

◎印象的なのは大駐車場が次々と公園に生まれ変わったこと、自転車道を作るため自動車道路を削ったこと、車を通すため人に不便を強いる歩道橋は存在しないこと、等々。この話をNHK特集でやってほしい。

◎息子が自転車乗車中に命を奪われた。日本は被害者がヘルメットなどで身を守らされる方向の政策が多く、自転車環境の改善が難しい。お二人の話がとても参考になった。

◎人間社会のあるべき姿を考えさせられた。当たり前のことをはっきり言える社会が羨ましい。

◎日本人の今も根強い「お上に逆らわない意識」も、現状が変わらない課題と感じた。市民活動のあり方も含めてさまざま学びをいただいた。あきらめずにがんばりたい。

(記名入りで掲載希望の感想は35、36ページの投稿欄に掲載しています。)

※この学習会の動画を視聴されたい方は世話人までお知らせください。会員に限ります。

■歩車分離信号とは

近年全国の街中や郊外の信号交差点で、歩車分離式と書かれた表示板が目につくようになりました。表示板がなくとも横断中に、車が右左折してこないよう改善された交差点も多く存在しています。

これら改善の目的は、横断者の安全であり、歩行者用の信号が青の時、車両用の信号を赤にして、交通弱者を右左折車の巻き込み事故から守ることです。

もっともわかりやすい例としてスクランブル式信号があげられます。他にも、スクランブル式で斜め横断を禁止したものや、車が直進の時のみ並行する歩行者用信号を青にする右左折車両分離式信号があります。さらには、交差点内の一部の横断歩道だけを右左折車と分離したものや、右折車とだけ分離したものも存在します。

このように人と車が同じ青信号で交錯しないよう改善された交差点の信号を歩車分離式信号(以下歩車分離信号)と言います。

いまだ多くの交差点は、人と車を同じ青信号で交錯させる非分離信号ですが、歩行者用と車両用の信号のタイミングを調整するだけで歩車分離信号となり、ローコストで歩行者の安全を飛躍的に高めることができます。

2022年3月末現在、歩車分離信号設置数は10,030基です。これは全国の信号機全体の4.8%に相当します。

歩車分離信号の経緯

・歩車分離信号の誕生の発端

上川橋交差点事故

歩車分離式信号の誕生の発端は、1992年、11月11日、八王子市上川橋交差点で発生した、青信号を横断中

の登校児童が左折ダンプ巻き込みにより死亡した事故に起因します。

事故の犠牲者は、残念ながら当時小学5年であった、私の息子(長谷元喜)でした。

この事故にあう直前、元喜は妹とともに信号待ちをしていました。二人の後には、同じ信号待ちの大型ダンプがいました。元喜は、信号が青に変わりこれまで走行していた車が赤信号で停止するのを確認し、模範的な横断を開始しました。そのときすでに、青信号で発進した左折ダンプが、すぐ背後に迫っていました。これまで左折してくる車は全て横断歩道の手前で停止してくれていました。しかしこのダンプは、信号待ちのときから無線に興じ、目の前にいた2人を見落とししていたのです。停止するようすもなく迫るダンプが、自分を見落とし逃れられないことを悟った息子は、断末魔のあがきの靴痕を路面に残して絶命しました。大型ダンプに巻き込まれた子どもの体は、全身を打ち砕かれ頭部を押しつぶされ即死でした(図1参照)。

事故の状況は、ダンプのすぐ後ろで信号待ちをしていた車と信号の変わり目に停止した2台の車のドライバーが目撃していました。目撃者のお話から、息子がダンプに蹂躪されていくさ

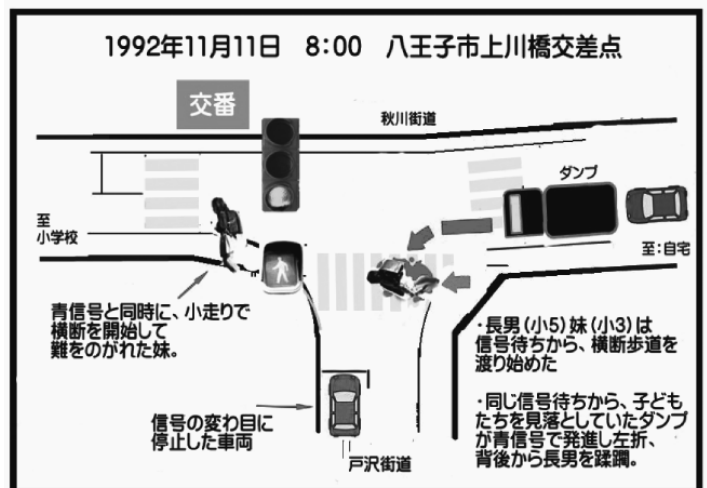


図1

まが手に取るようにわかりました。

子どもが車の衝突から脆弱な自分の命を守るため、親や先生、行政の指導に従い危険な交差点を青信号で横断して、なぜひき殺されなければならないのか！

私たち夫婦は、大切な息子の命を通学路で奪われた理不尽な事故に憤り、身の置き所のない悲しみの底に突き落とされました。

事故後、事例を調べてみると、全国の交差点では、以前から青信号で横断中歩行者の巻き込み事故が当たり前のように繰り返し発生している実態がわかりました。

人と車を青信号で流す信号運用では、歩行者が青信号を横断中に、粗暴な車や人を見落とすミスをおかした右左折車と遭遇したとき、まったく命の保障がないのです。

上川橋交差点事故の直接の原因は、子どもを見落とした加害者の重大な過失です。しかし、この事故を引き起こす真因(本質的な原因)は、人と車を同じ青信号で交錯させる、交差点の信号運用であると直感しました。

■非分離信号交差点の危険な実態

交通事故は、日本の全国約120万kmの道路上で発生し、死亡事故の約半数は、交差点や交差点周辺でおきています。

そのうち信号交差点は、120万kmの道路上から見れば、たった207,000カ所の小さな点です。

信号交差点のほとんどは、人と車を青信号で交錯させる信号運用で、これを非分離信号と言います。交通弱者が安全を求めて渡る信号交差点ですが、ここでは横断者が交通ルールを守り、青信号を渡っていても毎年多くの交通弱者が事故に遭い死亡する、無辜の犠牲者があとを絶ちません。

なぜ、非分離信号交差点は危険なのでしょう？ 歩行者側から見た交差点、ドライバー側から見た交差点、ヒューマンエラーについて見ていきます。

・歩行者側から見た非分離信号交差点

歩行者にとって信号交差点は、横断の時間と場所を規定され、青信号を頼りに渡りきらなければならないなりません。非分離の交差点では、横断者と同じ青信号で右左折してくる車両と交錯します。ドライバーに見落とされたら回避するすべはありません。同じ青信号で右左折するドライバーは、歩行者の通行を妨げず、横断歩道手前で停止すればよい規定です。歩行者は信頼の原則で渡るしかありません(図2参照)。

・ドライバー側から見た非分離信号交差点

交差点は、ドライバーにとって最も負荷が高くヒューマンエラーの発生しやすい場所です。中でも信号交差点は、交通量が多く他の車両や歩行者、規制標識等さまざまなことに注意を払い、規定された時間内に通過しなければならない場所であるため、必然的に、単路よりヒューマンエラーを起こしやすく、事故が発生しやすい地点ということが言えます。特にトラック系車両は、普通車と比較し、死角が大きいため、右左折時に横断者を見落としたりやすく、衝突すると重大事故につながるため、緊張度の高くなる場所です(図3参照)。

・ヒューマンエラーは定率で発生する

ヒューマンエラーとはどのようなものなのでしょうか？

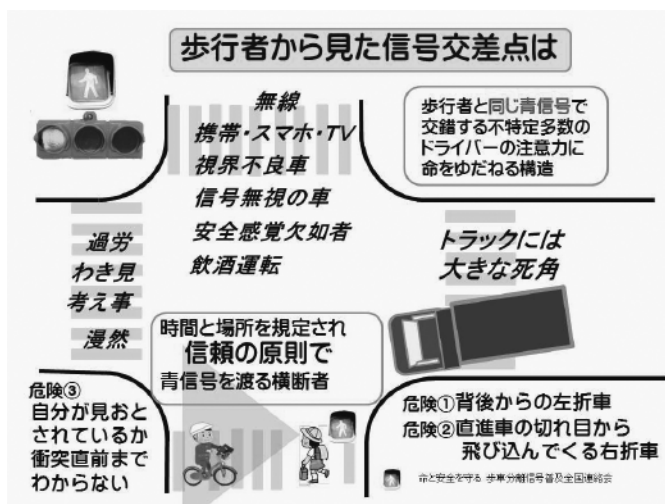


図2

交通事故におけるヒューマンエラーは、条件が同じであれば同じ比率で発生します。

そのことをよく理解できるのが、図4に見られる事故類似型死亡事故の発生件数の率です。

この図は、平成4年から平成9年までの交通安全白書の統計から、項目別の死亡事故発生率をドーナツ円にまとめたものです。これを見ると、人は、横断歩道横断中やその他横断中などすべての項目でヒューマンエラーを犯し、気味の悪いほど毎年同じ確率で事故を発生させています。

警察は、昔から信号交差点での巻き込み事故を起こさないよう注意を呼びかけています。しかし、ここでは、歩行者や自転車などの交通弱者が自らの命を守るため、交通ルールに従い青信号を横断しているにもかかわらず、車に巻き込まれ殺傷される理不尽な事故があとを絶ちません。

これは、非分離信号交差点では、横断者の安全を右左折するドライバーの注意力に委ねているためです。人と車を青信号で交錯させているかぎり、毎年必ず同様の事故が発生し、同様の率で横断者の犠牲者が発生することを意味します。

・必要なのはヒューマンエラーを防ぐ信号

以上のように、人はヒューマンエラーを犯すものであり、非分離の信号交差点の構造は、右左折でのドライバーのヒューマンエラーをカバーできません。歩行者にとっては、図2で示したように、人を見落とし背後から迫る左折車の危険、直進車の切れ目から飛び込んでくる右折車の危険、車に見落とされても直前まで分からない危険という、横断者の注意能力を超えた3つの危険が存在します。人を見落としした車と遭遇したら避けようがありません。「お互いに注意



図3

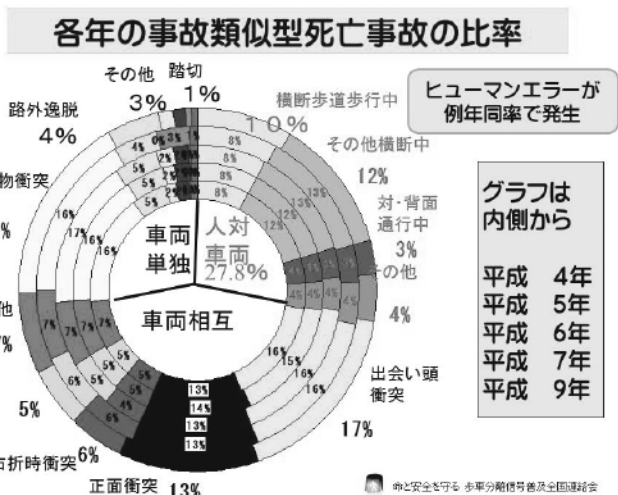


図4

しましょう、気を付けましょう」という、当時者への注意喚起だけでは、交通弱者の命は守れないのです。

私は、信号交差点における巻き込み事故の効果的な防止対策は、同じ青信号で人と車を交錯させない信号運用への改善にあると確信しました。

そこで、人と車を分けて流す信号を「分離信号」と名付け、上川橋交差点だけでなく、全国の信号交差点を歩行者信号が青の時は、車両用信号を赤にするよう行政に働きかけました。

「分離信号」の考えは、事故の被害者や遺族だ

けでなく多くの方の賛同を得て、報道機関や各議会でも取り上げられることとなり、提唱後10年の歳月をへて「歩車分離信号」として普及することになります。

■歩車分離信号の呼称と概要

・歩車分離信号の呼称

歩車分離信号の呼称は、2001年9月警察庁によって行われた、全国100か所の交差点で試験運用の開始の時点から使用されました。

2001年、歩車分離信号と呼称される以前は、このような人と車を分けて流す交差点は、特殊信号交差点などと称され、スクランブル式を合わせ全国で合計1,500か所しか存在しませんでした。

人と車を分けて流す信号運用は、スクランブル式などがありましたが、現在の「歩車分離信号」との違いは、設置の目的です。渋滞解消に重点を置いた車効率優先を目的としていたからです。つまり、横断者が極端に多い交差点では、人が右左折する車両の円滑な走行の妨げとなり渋滞が発生します。その解決策として考え出されたのがスクランブル信号です。一旦全車両を止め、車の右左折を阻害する横断者を一度に渡らせたほうが、車を円滑に流せるからです。

そのため、駅前や繁華街など極端に人が多い場所のみに限られ、郊外への普及にはいたりませんでした。渋滞解消のためスクランブルにしてもその効果がなければ、歩行者の安全という大切な効果を見失って、元に戻されることも多々ありました。

スクランブル以外の交差点では、特に見通しの悪い交差点や極端なX字路・Y字路に設置されていました。このような変形交差点では、道

路が鋭角的に交わるため、クルマの展開速度が高くなり、対人事故での死亡率が上がるからです。

現在の歩車分離信号は、それとは対照的に、横断者の命を守る目的で改善されているものです。従来のものとは別思考で誕生した人にやさしい交差点信号と言えましょう。歩車分離信号は、普及の速度が遅いものの後退することなく年々その数を増やしています。

・歩車分離信号の安全効果

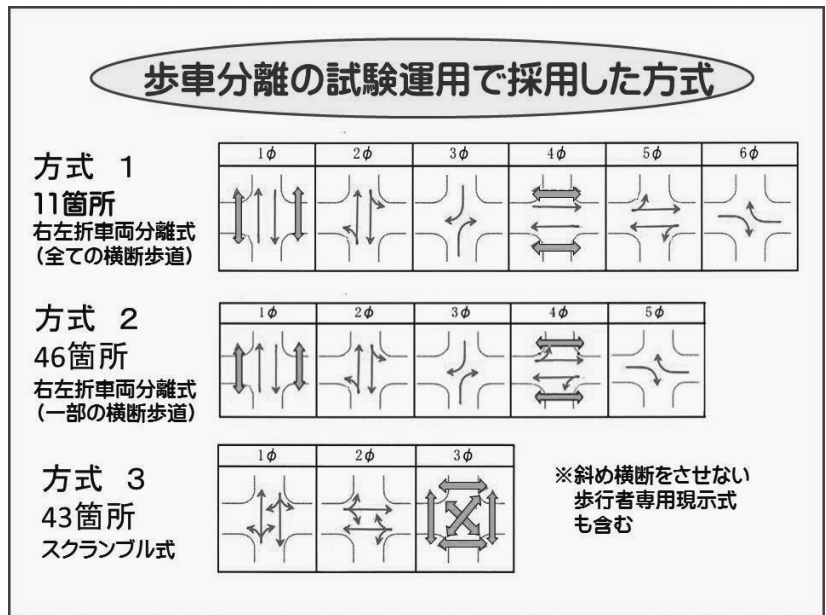
非分離の交差点信号を歩車分離信号に改善すればどれだけ安全が高まるのでしょうか

2002年9月、警察庁による全国100か所の交差点で半年間行われた試験運用の調査結果が発表されました。

その試験運用で行われた人と車を分離する方式と双方の流し方は、図5の通りです。

・試験運用の結果では

全交通事故は、182件あったものが112件、38%



方式1、右左折車両分離式 全横断歩道 11か所
 ※矢印信号で直進車だけを流しているとき、並行した横断者を流す
 方式2、右左折車両分離式 一部の横断歩道 46か所
 ※方式1の運用を、交差点内の一部の横断歩道で採用する
 方式3、スクランブル式 ※(斜め横断をさせないものも含む)43か所

図5

減少。

その内訳は、対歩行者事故が30件から8件、73%減少、対車両事故が148件から103件、30%減少。

懸念されていた渋滞は、100か所合計15.1kmから14.85kmに2%の微減で、全体的に渋滞の変化は見られませんでした。

試験運用の結果では、対車両事故が30%減少していますが、その理由は、自転車は横断歩道を利用していても軽車両であるため、自転車事故の減少の多くが対車両事故に含まれています。さらに方式1と方式2は、右左折車両分離式です。この方式は、右折車と直進車も交わることがないため、自動車同士の右直事故も減少したと考えられます。

このように、歩車分離信号の試験運用では、懸念された渋滞もありませんでした。これは、信号交差点に知恵と多少のコストをかければ、人の命の安全と車の円滑、双方を手に入れることができることの実証であると考えます。

ちなみに、歩車分離制御導入に関して行った都道府県警察の利用者アンケートの調査では、74%の人が賛成、15%が反対でした。

・歩車分離信号の方式名称

試験運用後、警察庁が歩車分離信号と規定しているのは、スクランブル式の斜め横断を禁止したものを「歩行者専用現示式」と呼称し、右折車だけを歩行者と分離した方式も歩車分離信号に加えた、次の5方式です

1. スクランブル式

一度全ての車を止め、横断者を縦・横、斜めに渡らせる

2. 歩行者専用現示式

スクランブル式と同様だが、斜め横断を禁止したもの

3. 右左折車両分離式

同方向の直進車が青のときのみ横断者を渡る

4. 右折車両分離式

右折車とのみ交錯させないもの

5. 一部歩車分離式

上記1～4の方式を用いて。交差点内の一部の横断歩道を分離しているもの

1から3までは、交差点内のどの横断歩道でも横断者と車が交わらない完全分離の歩車分離信号です。

4と5は、右折車だけとの分離や一部の横断歩道のみを分離する不完全な歩車分離信号です。

以上の5方式が、警察庁で規定した歩車分離信号とされています。

このような経緯をもつ歩車分離信号は、犠牲者の命と遺族の涙と訴え、賛同する国民の声で誕生させたものと言えます。早急に増やして頂きたいものです。

2008年には、歩車分離信号の速やかな普及促進を求め、多くの賛同者を得て、命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会を結成。関連省庁への普及促進の働きかけや市民への広報に努めています。

■普及への課題

このように、国民の声を受けて誕生した歩車分離信号ですが、誕生から20年を経た2021年3月末時点で、その数は10,030基、全国の信号機全体の4.8%です。

もっとも普及が進んでいるのは、長野県が13%で全国第1位です。

普及の遅れている市の市議会議員さんからの一般質問では、「このままでは、全部安全な信号になるまで300年かかる」との発言も聴かれました。

非分離信号の交差点を歩車分離信号に改善する方法は、現在ある信号機のロジックを変更するだけですから、基本的にコストや技術的なことで大きな問題があるわけではありません。

しかし、この歩車分離信号普及のもっとも大きな妨げとなっているのは、全ての事故に対して「交通事故防止はお互いの注意」とする考え

方です。たしかに一般的に交通の安全は、お互いの注意で成り立ちます。しかしそこには、人はヒューマンエラーをおかすものという前提がありません。

そのため、横断者の注意能力を超えた危険な信号交差点においても、「当事者が注意すれば事故は防げる」という根強い考え方が定着しているのではないかと考えます。

私は、横断者が注意できないことを、あたかも注意できるかのように教育をすることは、まるで戦時中、爆撃機のB29と戦うために竹やり訓練をさせたことと何ら変わらないようにさえ感じます。

この課題を克服するためには、従来の事故防止に対する考え方や、人の命より車の効率優先を重視してきた人の心を変えていかなければならないと思います。

・信号交差点のスイスチーズモデル

まず、非分離の信号交差点において、「歩行者も注意すれば事故は防げる」という考え方の間違いを指摘させていただきます。

非分離信号の交差点システムの危険は、横断者にとってドライバーのヒューマンエラーを回避できない構造であることを述べましたが、そのことがもっともわかりやすい、スイスチーズモデルという事故防止論を紹介します。

これは、イギリスの心理学者ジェームズ・リーズンが提唱したもので、ヒューマンエラーから事故・トラブルに至るモデルのことです。

事故防止を考えるためには、事故やトラブルが想定される事象に対し、ヒューマンエラーを防ぐためのいくつもの防護壁を設け、何枚も重ねて事故防止を図るとする考え方です。防護壁

に見たてたスイスチーズには穴が多くあるため、ヒューマンエラーは穴を通過して事故に至ります。この事故を防止するためには、穴がヒューマンエラーを通過するので、穴の位置をずらしたいくつもの防護壁を立てる、又は穴をふさいだ防護壁を立てる必要があるというものです。

現在の人と車を同じ青信号で交錯させる一般の信号システムでは、右左折ドライバーのヒューマンエラーを素通しさせています。その穴をふさがなければいつまでたっても青信号の巻き込み事故はなくなりません。ここでは、非分離信号を歩車分離信号という堅牢な防護壁に差し替えることで、素通しさせていた巻き込み事故を防止し、横断者の命を救うことが出来るのです。図6は、それを信号交差点にあてはめたものです。

・車効率優先思考の改善

次に、根強い車効率優先の思考について考えてみます。

これは、長年人命より車効率や利便性を追い求め続けてきた施策による結果であると思います。もちろん、だれも渋滞を好む者はいません。

たしかに、非分離の信号交差点は、歩行者の安全な横断時間帯をとらないので、車の円滑な

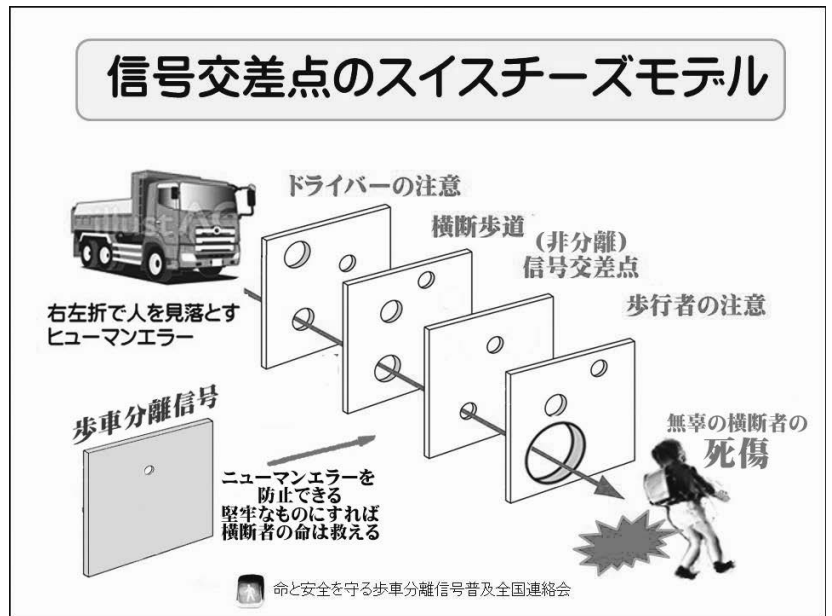


図6

歩車分離信号の普及は国の国策に



2022年3月末現在 10,030基 (4.8%)

青信号の巻き込み事故が、まだまだ繰り返されることを意味します



令和3年度
増えたのは
183基だけ

歩行者や自転車乗員は、お互いのドライバーの家族です

いつまでも車効率優先の信号を放置していると、必然的に加害者と無辜の犠牲者が発生し、善良なドライバーの家族が奪われ、加害者家庭にも被害者家庭にも、ドライバー自身の不幸となって跳ね返ってきます。

歩行者のためにもドライバーのためにも早急な普及を・・・



命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会

図7

流れを最大限まで求められます。車を流すことだけ考えれば、もっとも効率の良い信号運用です。ドライバーや経済効率優先社会が最も好む信号運用なのかもしれません。

しかし、この信号システムは、右左折時のヒューマンエラーによる対人事故が容易に予測できる交差点システムであり、横断者の命を守りきれないという欠点があります。

そのためここでは、いくら交通ルールを守り青信号で渡っていても、無辜の横断者が輪禍にあうリスクが高く、交差点の構造死(信号交差点において同じ青信号で人と車を流すことによる構造的な死)ともいえる犠牲者が生みだされ続けることとなります。

そしてその犠牲者とは、ドライバーとは無縁の人たちではなく、犠牲者のほとんどがドライバーの家族でもあるのです。

私たち国民も行政も、この死傷者が車効率優先の信号交差点を維持するためのやむ得ぬ犠牲者とみるか、改善すべき事案であるかを、今一度立ち止まって考え直す時期に来ているのでは

と思います(図7)。

・無辜の犠牲者を出さない施策を！

交通事故を撲滅したいと願うのは、警察だけでなく全ての国民の願いです。

今、日本は少子高齢化、人口減少が現実のものとなり、とりわけ国の未来を担う子どもたちの命は大切なものとなっています。交通事故から国民の命を守る施策は、国の宝である人の命を絶対優先に考えていかねばならないものと思います。

イギリスでは、日本が歩車分離信号の普及を発表した時点の2002年には、すでに全ての信号交差点で、人と車が交わらない交差点の環境が整備されており、今日においては他の先進諸国においても、ドライバーのヒューマンエラーから交通弱者の命を守る、実質的な歩行者優先の施策が進んでいます。我が国も、信号交差点では人と車を交錯させないことを基本とした、歩車分離信号の全面的な導入が望まれます。

(東京都八王子市在住)

第23回通学路の安全を考えるシンポジウムに 長谷智喜さんがパネリスト参加

報告：足立礼子(世話人)

2022年9月17日、第23回通学路の安全を考えるシンポジウム」が、大阪府豊中市で、オンライン参加も可能な形で開かれました。

このシンポジウムは、歩車分離信号を30年間提唱し続けている長谷智喜さん(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長・本会会員)の活動に共鳴した、豊中市教職員組合の皆さんと毎日新聞社が主催となって開催しています。長谷さんは毎回講師やパネリストなどで参加されています。

今回のシンポジウムは、大阪公立大学大学院工学研究科の吉田長裕准教授が基調講演を行い、その後、豊中市地域教育協議会会長の伴野多鶴子さんと長谷さんがパネリストとして話をされ、その後参加者の意見を交えて話し合いがもたれました。

以下、お話の簡単な紹介です。

●吉田長裕准教授の講演

テーマは交通安全教育の重要性と、生活道路の安全対策についてです。日本では子どもの歩行者事故は小学低学年、自転車事故は中・高校生に多く、警察庁は交通安全指導・教育に力を注いでいること、フランスなどでは長期的で体系的な交通安全教育を行っていること、などを話されました。

また、道路の安全対策として欧州ではゾーン30が拡大し速度抑制の物理的対策も進んでいるが、日本はまだ充分ではない現状を指摘し、子どもが車の危険から身を守るにはやはり安全教育が重要であると話されました。

●伴野多鶴子さんのお話

かつての通学路の危険な様子、歩車分離信号が設置されたときの驚きと喜び、横断時間が短くなったため改善を申し入れたことなど、通学路の安全対策の経緯を語られました。また、犠牲者が出る前に分離信号などの安全対策を進めることの重要性を訴えられました。

●長谷智喜さんのお話

30年前に小学5年生の息子さんを左折ダンブによって奪われ、そのことをきっかけに歩車分離信号の必要性を痛感したこと、そして、歩車分離信号を世に増やそうと本を出版し、イギリスの交通省で歩車分離信号の設計を学び受け、各地で人々に話をするなど、さまざまな活動をしてこられたことを話されました。

今回の基調講演では、スイスのチーズモデル(ヒューマンエラーを防止するため、各種の障壁を設ける考え方)の紹介に大変興味深いものを感じたそうです。

「ようやく分離信号の必要性を理解する人が増えてきましたが、信号設置数をもっと増やすことが必要です。今後も子どもたちの命を守るため、知恵を絞り、全力で取り組んでいきたいと思えます」と決意を語られました。

※歩車分離信号については、11ページの長谷さんによる記事をごらんください。

シンポジウムには本会の会員も何人かオンラインにて参加しました。うち2名から感想原稿が寄せられたので、ご紹介いたします。

通学路の安全シンポジウムの感想

里見岳男

シンポジウムの第一部は「国内外の生活道路対策の経緯と今後の方向性について」という題目の講演でしたが、オーディエンスが教職員だということもあってか、前半30分は事故データや教育に関するお話でした。フランスとオランダの交通安全教育についてご紹介いただきましたが、とりわけ充実したカリキュラムで実施しているオランダの「交通安全教育の成果」が、こと小学生については限定的であるとされており、なるほどそれがわかっているからこそ、オランダではインフラを充実させることで重大事故が起きないようありとあらゆる努力を惜しまないのだと納得がきました。

日本国内でも交通安全教育の充実が望まれるところではありますが、小中学校の学習時間の構成を変えとなると現場の先生方、自治体の職員の権限ではいかんともしがたいところでしょう。そうすると、講演で紹介されていた「第3次学校安全の推進に関する計画」の論点「家庭、地域、関係機関・団体との連携」が重要になってくるはずです。私自身も小学生の子供を持つ親として、安全教育に関わる活動にはできる限り協力しなければ、とあらためて感じました。

とはいうものの、です。我が家は基本の移動手段が自転車で、場合によっては家族全員で1時間近くかけて買い物や遊びに行ったりもするので、常日頃から安全について口酸っぱく言いかせているのですが、それでも「小学生を(ことによると中学生も?)自動車・自転車・歩行者のように速度域も重量も大きく異なっている交通参加者が混ざりあっているところに放り込んで、保護者の監護なしに安全に移動させるのはきわめて難しい」と言わざるを得ません。もちろん安全教育の効果はそれなりにはあって、たまに学校のお友達と遊びに行ったりすると、帰宅してから「自転車で走っていたら〇〇くんがこれこれこんな危ないことをしていた」などと

報告してくれたり(そして親はそれを聞いて思わず天を仰いだり)しているのですが、月に何時間も路上でいっしょに歩きながら、あるいは自転車で乗りながらあれこれ子供に言い聞かせる機会のあるご家庭が、はたしてどれだけあるでしょうか。子供たちが大人に依存することなく彼ら自身だけで安全に移動できるようにするためには、究極的には「速度域や重量の差が大きい交通手段(自動車・自転車・歩行者)の通行空間を混ぜない」ようにするしかありません。これに対して「そんなことをすぐにはできないからまずは安全教育を」という意見はよく聞かれますが、すぐには解決できない問題だからこそ「今すぐ全力で」取り組まなくてはいけないのではないのでしょうか。

さて、そんなわけで期待していた後半30分の「生活道路対策」だったのですが、正直少し物足りなかったな、という印象でした。海外各国におけるゾーン30実施状況を示した地図(そして、そのような地図がどうやら日本にはなさそうだという事実)は興味深かったのですが、日本におけるゾーン30の実効性の薄さを海外ではどのように対処しているのか、交通静穏化デバイスがどの程度広まっているのか(法制度や設置密度)、日本でそれを妨げているのはなにか(おそらくは道路に関する権限が自治体と警察で分かれていること、そのため道路整備に対する法令による制限が強いこと、そしてその法令に静穏化デバイスが含まれないことなど、でしょうか)といった話題にまで踏み込んでいただきたかったです。次回以降のシンポジウム、あるいはまた別の会議などで、こうした内容のお話が聞けるのであればぜひ参加したいと思います。

第二部はパネリストの方々からコメントをいただきました。伴野さんの「通学路の危険な交差点を警察と粘り強く交渉して歩車分離信号にしてもらったが、スクランブル化されなかったためL字の横断が難しくなった」という話題、実は私もまったく同じ話を今年の春に聞いて憤りを感じたという経験があり、思わずそのときの怒りがよみがえってきました。吉田さんのお話

もあわせて考えると、どうにも警察がドライバーを「怒らせたりイライラさせてはいけない」対象として、まるで子供のように甘やかしているようにしか感じられませんでした。「お前たちは座り心地のいい椅子にふんぞり返って足首をちょいと伸ばすだけで前に進むのだから歩行者のために少しぐらいおとなしく待っている」というのが本来の仕事ではないかと思うのですが。

長谷さんによる英国の歩車分離信号現示についてのお話も興味深く聞かせていただきました。伝え聞くところでは、警察は警察なりに日本の信号に並々ならぬこだわりを持っていて(こだわってなかったら大変ですよ)、多くの制約の中で最善の(と彼らが信じる)結果を出すために必死に働いてくれているそうですが、この英国の信号のように根底の思想からして異なるシステムについても詳しく調査したり日本で試したり(お得意の「社会実験」とやらで)するような柔軟性も持っていたいただけるとありがたいです。

「日本はシステムの話になりがちだが結局最後は人間対人間、アイコンタクトが大事だ」との発言が、交通工学・交通計画の専門家から出たことについては、失望を禁じませんでした。自動車が建物に突っ込んだ写真がSNS等でよく「アイコンタクトを忘れずに」とのコメントを添えられて投稿されているのをご覧になったことはないのでしょうか。自動車に気づいて、運転手の目を見て、こちらに気づいていないことがわかった時点で、幸運にも自動車の進路から外れていて一命を取りとめたケースもあることでしょう。でもそうはならなかった悲惨な事故を私たちはたくさん見てきたはずです。「運転手が周りをよく認識できるようにするためにはどうすればいいか?(速度を落とさせる、一度に複数の交通と交差しないようにする)」「運転手がミスをして人も死なないようにするにはどうすればいいか?(やっぱり速度を落とさせる、物理障壁を設ける)」といった工夫がシステムとして当たり前のように組み込まれることが、講演でも挙げられていた「Sustainable Safety」というものではないのでしょうか。

全体を通じて気になったのは、やはり道路改善要望がなかなか警察に受け入れられない問題、警察が自動車の円滑な通行を重んじてしまっている点でした。これについては、各地の警察ごとに多少の差異はあれど、このような言い方をすればうまくいった、このような人を巻き込むとスムーズに進んだ、などの成功体験があるのではないかと思います。こうしたシンポジウムでそういった話題を共有できるようになるとありがたいです。とくにこの集まりは教職員組合主催ということで、たとえば通学路の安全確保をいかにしてスピーディかつ効果的に進めていくかですとか、保護者や地域の方々を巻き込むにはどうすればいいか、といったテーマで話し合う機会があるといいな、と感じました(すでにそうしたテーマで何度も開催しておられたのでしたらすいません、資料なり議事録なりを探して読んでみたいと思います)。またその話し合いも、ゲストスピーカーに聴講者が質問、という形式だけでなく、参加者同士でワークショップ的に意見交換するようなものにして、新たな繋がりを得たり励まされたりするようなことがあると素敵かも、と思いました。

(愛知県名古屋在住)

通学路の安全シンポジウムの感想

岡田百合香

2022年9月17日、豊中市教育委員会が毎年行っている「通学路の安全を考えるシンポジウム」にオンラインで参加した。昨年、初めて参加した際には、当会会員でもある長谷さんが「命を守る歩行者分離信号」について講演され、大変有意義な学びの時間となった。今年は、大阪公立大学大学院工学研究科、准教授の吉田長裕氏の「国内外の生活道路対策の経緯と今後の方向性について」というテーマのお話がメインであった。土曜日は子どもたちも在宅しており、習い事の送迎など非常にあわただしい。それでも、これはぜひ聞きたいと諸々調整し臨んだ。

期待が大すぎたのかもしれない。シンポジウム終了後、「日本にいる限り交通事故の恐怖から逃れることは難しいのだろうか」という暗澹たる気持ちが心をおおった。講演の内容はテーマにある「国内外の生活道路対策」について触れられてはいたものの、多くを「子どもへの交通安全教育」に割かれていたという印象を持った。

私は現在日本で行われている交通安全教育に非常に懐疑的な立場である。「横断歩道では右見て左見てもういちど右見て渡る」「青信号でも油断しない」から始まり、「止まってくれた運転者へのおじぎ」「内輪差への注意喚起」など、その内容は「自衛」に特化している。

危険な道路環境は変えられない前提として、その中でどう生き延びるかを教育するという考え方だ。その危険な環境自体に疑問を持ち、どう

したら変えられるかという視点は乏しい。

「交通安全先進国でも子どもたちへの交通安全教育は重視されている」という趣旨の話があったが、Vision Zeroを掲げる国々の交通安全教育が我が国と同様とは到底思えない。

その点について質問したが、残念ながら曖昧な回答しか得られなかった。

私は、幼い子どもを育てる保護者の立場として、子どもの人権や安全、命を軽視した日本の「クルマ社会」を何とかしようとしてこれまで取り組んできた。しかし、最近日本ではそれは難しいのではないかと「諦め」が自分の心を侵食し始めている。その諦めを振り払い、さらなるエネルギーを与えてもらえるような時間にならなかったことは非常に残念である。

(愛知県豊橋市在住)



サンシュユ
(会員K・Tさんの絵)

JR只見線 11年ぶりの全線再開通

井坂洋士



2011年7月の豪雨災害で分断されていたJR只見線(会津若松～小出、135.2km)が、紆余曲折を経て11年越しで全線復旧を遂げ、2022年10月1日より列車での運行が再開した。当日の様子はマスコミでも大きく取り上げられていたので、ご存じの方も多しことだろう。

全線復旧が決まるまでの紆余曲折は本誌90号(2017年12月号)「失われるローカル線、残るローカル線～三江線と只見線」を、被災状況と復旧工事の様子は本誌105号(2021年9月号)「全線復旧に向けて工事が進むJR只見線」を参照いただきたいが、長期不通になっていた区間(会津川口～只見間、27.6km)の鉄道施設をJR東日本が国と県の補助を受けて復旧し、福島県に無償譲渡。2022年10月以降の運行は引き続きJR東日本が担当し、鉄道施設は自治体が保有する、いわゆる上下分離による再出発となった。

2022年10月1日の復旧後、本稿締切の10月末時点では、全区間を走る1日わずか3往復の列車には週末を中心に多くの乗客が押し寄せて、大変な賑わいになっているようだ。

筆者は度々足を運んでいるが、今回は再開通前日(9月30日)に上越新幹線経由で現地入りし、代行バスとレンタサイクルおよび再開一番列車に乗ってきたので、只見線全線再開通に沸く現地の様子をお伝えしたい。(写真は特記ない限り筆者撮影)

代行バスに「ありがとう」

2011年7月の豪雨災害では、只見線のみならず並行する道路(国道252号)も大きく被災したが、道路には速やかに税金が投入されて復旧したので、道路の復旧後は代行バスが運行していた。沿線の只見町と金山町は特別豪雪地帯に指定されており、とりわけ只見町は平年最積雪深231cm(1991～2020年、気象庁調べ)と雪深い地域だが、

国道は除雪も行き届いており、運転手さんの丁寧な運転と相まって、代行バスは大きな事故や遅れもなく安全運行していた。

列車は1日3往復だったのに対し、代行バスは6.5往復あり、駅のない場所(川口高校前、湯倉入口、叶津^{かのうづ})にも停車するなど、利便性は高くなっていた。筆者もこの代行バスがあったからこそ、復旧工事の様子を見に行くこともできたし、天然炭酸水が湧く大塩炭酸井やよく温まる湯倉温泉に寄ることもできた。

筆者は度々乗車していたが、列車と接続する便は乗客が多いものの、接続のない便は閑散としていた。そもそも沿線に通勤通学などの定期的な移動需要が少なく、乗客のほとんどは町外からの旅行者だから、せっかく増便されても接続のないバスは活用が難しかったのだろう。

列車再開の前日、つまり代行バスの最終日は、訪れる人が若干増え、新聞記者等の姿が見えたものの、沿線は静かだった。ところが代行バスが走りだし、各駅(付近のバス停)に停車すると、地元の方々がお見送りに立ち、運転手さんにお礼を伝えていた。運転手さんは通常3名が交代で乗務しているので、運転手さんが代わる度に花束を渡したり声をかける様子が見られた。



会津塩沢駅付近を走る只見線の列車、手前は只見川(再開前日の試運転)

聞いたところ、1週間くらい前にとある沿線住民が始めたものが広がったようで、方々で思い思いに工夫された、感謝を伝える手作りのメッセージボードが掲げられていた。沿線住民の乗客は少なかったようだが、この地域を外とつなぎ、旅行者を運んでくれる代行バスが毎日走り続けたことで、地域住民の心の支えになったことへの感謝が込められているのだろう。

全線再開通

9月30日の代行バスで現地を訪ねた後は下り最終列車で小出駅へ戻り、駅前のビジネスホテルに宿泊し、10月1日朝5:36発の一番列車に乗車した。

2両編成の列車は混み合っていたが、後述するようにこの列車に乗るためには小出駅付近で宿泊するしかないので、大部分の乗客がこの日のために前泊した人か、沿線住民だろう。小出駅前には宿泊施設が少なく、駅前のビジネスホテルは満室だったので、宿泊できる人数がもっと多ければ、この列車はさらに混んでいたのかもしれない。

2両編成の列車は途中駅からも乗客を乗せてさらに混雑。途中駅でお見送りに集まった沿線住民のお子さんがサンダルを線路に落として泣き出してしまい、乗務員が駆けつけて拾うハプニングもあったものの、上り一番列車(小出発 会津若松行)は只見駅にはほぼ定刻で到着した。

只見から先が今回再開通した区間。乗客を乗せて走る一番列車に合わせて、各駅や駅間には沿線住民の皆さんが待っていて出迎えてくださった。各駅には前日までに工夫を凝らした様々な装飾もされており、歓迎ムードを盛り上げていた。

拠点となる只見駅(只見町)と会津川口駅(金山町)では、各町が駅前でイベントを開催。市民団体がうちわや手旗などを配ってお見送りを呼びかけるなど、工夫を凝らしていた。

【下り】会津川口駅→只見駅 方前

駅名	425号	431号	442号	427号	432号	431号
会津川口	8:17	8:20	14:30	16:55	17:25	18:00
塩川	8:17	8:27	14:30	16:57	17:27	18:00
湯川	8:25	13:30	14:35	17:00	17:30	18:00
会津川口	8:25	13:30	14:35	17:00	17:30	18:00
塩川	8:35	13:40	14:45	17:10	17:40	18:10
湯川	8:35	13:40	14:45	17:10	17:40	18:10
只見	8:45	13:50	14:55	17:20	17:50	18:20
只見	8:55	14:00	15:05	17:30	18:00	18:30
只見	9:05	14:10	15:15	17:40	18:10	18:40
只見	9:15	14:20	15:25	17:50	18:20	18:50
只見	9:25	14:30	15:35	18:00	18:30	19:00

【上り】只見駅→会津川口駅 方前

駅名	425号	431号	442号	427号	432号	431号	424号
只見	7:55	8:00	13:20	16:30	16:40	17:20	18:30
湯川	7:55	8:00	13:20	16:30	16:40	17:20	18:30
塩川	8:05	8:10	13:30	16:40	16:50	17:30	18:40
会津川口	8:05	8:10	13:30	16:40	16:50	17:30	18:40
湯川	8:15	8:20	13:40	16:50	17:00	17:40	18:50
塩川	8:15	8:20	13:40	16:50	17:00	17:40	18:50
会津川口	8:25	8:30	13:50	17:00	17:10	17:50	19:00
湯川	8:25	8:30	13:50	17:00	17:10	17:50	19:00
只見	8:35	8:40	14:00	17:10	17:20	18:00	19:10
只見	8:45	8:50	14:10	17:20	17:30	18:10	19:20
只見	8:55	9:00	14:20	17:30	17:40	18:20	19:30
只見	9:05	9:10	14:30	17:40	17:50	18:30	19:40
只見	9:15	9:20	14:40	17:50	18:00	18:40	19:50
只見	9:25	9:30	14:50	18:00	18:10	18:50	20:00

代行バス停留所に掲載されていた時刻表



ずっと代行バスに乗っていた只見町のキャラクター「ブナりん」「アカショウちゃん」。^[1]最終日にはバスを降り、只見駅構内で、代行バス運転手さんのメッセージを伝えていた



下り一番列車でトラブル発生

このように、列車のダイヤに合わせて沿線各所でお見送り等を実施していたのだが、下り一番列車(会津若松発 小出行)にトラブルが発生。塔寺駅付近で車両故障が発生し、運行不能になってしまったようだ。

会津若松駅付近の方が宿泊できる人数が多いこともあってか、下り一番列車は非常に混雑していたようで、代行バスの手配にも時間がかかったようだ。しかも立ち往生した場所が七折峠付近の山の中だったため、乗客の代行バスへの乗り換えにも時間がかかり、只見線は全線単線で交換設備^[2]も極限まで削減されているため、4時間以上にわたり不通になってしまった。

この影響で再開初日は終日ダイヤが大幅に乱れ、引退したはずの代行バスが再度活躍。筆者も前日お別れした運転手さんにまた乗せてもらって、会津川口駅から只見駅へと戻った。

その後も終日ダイヤが乱れ、駅では応援に来ていたJR東日本の職員が対応に追われ、新聞記者等が締切に間に合わないと取材に奔走する場面も見られたが、全線を走る3往復の普通列車と再開通記念臨時列車は完走し、沿線は祝賀ムードに包まれていた。

二次交通はレンタサイクル

全線再開通した只見線へ訪ねてみたいと思っている方も多いだろうが、せっかく出かけるならぜひ途中下車して、旅をより一層楽しんでもらいたい。

只見線沿線では、会津若松～会津柳津間には会津バスが、入広瀬^[3]～小出間には南越後観光バスの路線バスが運行しているが、会津柳津～入広瀬間では路線バスが廃止されており^[4]、沿線各町が町営バス等^[5]を運行しているものの、観光等で訪れた人にとっては列車を降りた後の二次交通が課題となる。

そこで近年、沿線自治体では、観光客向けの二次交通としてレンタサイクルを提供するようになった。今回鉄道が復旧した会津川口～只見間では、金山町(会津川口駅、会津横田駅付近など)^[6]と只見町(只見駅前など)^[7]がレンタサイクルを提供しており、冬季を除き利用できる。



早朝(朝5時台)の一番列車を見送るために多くの沿線住民が集まった(小出駅)



駅間でも随所でお見送り(叶津川橋梁)



各駅では地域住民が集まって盛大にお見送り(会津塩沢駅)
再開通に感謝の幟も(下の写真は前日に撮影)



只見町内の商店・施設等ではポスターを掲示



金山町内では商店・施設等でグッズを配布



金山町のレンタサイクルは軽快車(いわゆるママチャリタイプ)だが電動アシスト付き



只見町では軽快車のほか、スポーツタイプのE-bike「ISSIMO」も用意している

タクシーは、会津川口駅付近、会津横田駅付近、只見駅前にあるが、常駐しているわけではないので、利用する際は前もって予約する方が良いでしょう。

旅行者に使いづらいダイヤ

人口が集積する首都圏から只見線を訪ねるには、上越新幹線・浦佐駅経由、浅草・北千住駅から東武特急リバティ会津号経由、東北新幹線・郡山駅から磐越西線経由の3通りがある^[8]。

このうち最短は浦佐駅経由で、9月までは朝一番の上越新幹線「とき301号」に乗ると朝一番の只見線列車に乗り継げたのだが、10月1日のダイヤ改正以降、これまで小出駅7:58発の列車

■2022年9月まで

只見線【上り】会津若松方面（一部の駅のみ掲載）

小	出	発	..	..	7:58	..	13:15	..	17:15
只	見	着	..	9:10	..	14:28	..	18:28	
		発	..	7:10	9:25	11:25	14:32	16:00	17:45
		着	..	8:00	10:15	12:15	15:22	16:50	18:35
会津川口	着	..	8:00	10:15	12:15	15:22	16:50	18:35	19:30
	発	5:32	7:06	8:41	..	12:29	15:29	..	19:08
会津若松	着	7:22	8:58	10:32	..	14:15	17:21	..	20:55

※小出～大白川間、会津坂下～会津若松間の区間便は省略

只見線【下り】小出方面（一部の駅のみ掲載）

会津若松	発	..	6:03	7:41	..	13:05	..	16:56	19:40	21:46
	着	..	8:06	9:40	..	14:58	..	18:46	21:33	23:31
会津川口	発	..	8:15	10:25	14:10	15:35	17:25	19:00	..	..
	着	..	9:05	11:15	15:00	16:25	18:15	19:50	..	..
只	見	着	..	9:30	..	15:40	..	18:37	..	..
	発	..	10:41	..	16:51	..	19:48	..	..	..
小	出	着	..	10:41	..	16:51	..	19:48	..	..

※会津若松～会津坂下間、大白川～小出間の区間便は省略

会津川口～只見間バス代行時(～2022年9月)の時刻表(抜粋)

■2022年10月から

只見線【上り】会津若松方面（一部の駅のみ掲載）

小	出	発	..	5:36	..	13:12	16:12
只	見	着	..	7:01	..	14:25	17:30
	発	..	7:11	..	14:35	18:00	
	着	..	8:02	..	15:25	18:52	
会津川口	発	5:31	7:06	8:41	12:29	15:35	19:08
会津若松	着	7:22	8:58	10:32	14:15	17:24	20:55

※小出～大白川間、会津坂下～会津若松間の区間便は省略

只見線【下り】小出方面（一部の駅のみ掲載）

会津若松	発	6:08	7:41	13:05	17:00	19:40	21:46
会津川口	着	8:05	9:40	14:58	18:49	21:33	23:31
	発	8:15	..	15:29	19:00	..	..
	着	9:07	..	16:21	19:52	..	..
只	見	着	9:30	..	16:31	20:02	..
	発	..	10:41	..	17:47	21:26	..
小	出	着	..	10:41	..	17:47	21:26

※会津若松～会津坂下間、大白川～小出間の区間便は省略

全線再開後(2022年10月～)の時刻表(抜粋)

が、早朝5時台に練り上がってしまった。

小出駅で接続する上越線には朝5時台の列車は無いので、10月以降の朝一番列車に乗るためには、小出駅付近で前泊するしかない。この時間では通勤通学需要もほぼ皆無だろう。

只見～会津川口間で川口高校への通学利用があるので、この時間に設定したのだろうが、上越新幹線経由で訪れる旅行者にとっては、利用できる列車が小出駅発13時台と16時台の2本しかないことになる。でも16時台の列車ではせっかくの車窓の景色を楽しめないから、観光客向けの列車は13時台の1本しかないとも言える。

せめて旅行者が利用できるように、小出駅を午前9～10時台に発車する列車を設定してほしい

かった⁹⁾。只見駅折り返しの区間便を増便してほしいところだが、JR東日本としては、被災前(2011年7月まで)の1日3往復より増やしたくないという意思表示なのだろう。であれば只見駅発朝7時台は鉄道乗車券で乗れるバスを走らせるなどして、通学客と旅行者双方の需要に応えられないものだろうか。

例えば、駅名標の活用を

全線再開通以降、話題性も手伝ってか、週末を中心に多くの旅行者が乗車して大変賑わっているようだ。ぜひこの勢いが続くよう取り組んでほしいが、せっかく来てくれた旅行者に、後につながるアピールをしてほしいとも思う。

筆者も列車に乗って全国を旅しているが、他所から来た乗客にとって目立つ場所は駅、とりわけ駅名標は目を引く。土地勘のない場所を訪ねて、駅に停まったら、ここはどこだと駅名標を探した経験がある人も多いことだろう。

只見線沿線の、とりわけ^{おきあいづ}奥会津と呼ばれる地域には、風光明媚な景色に加え、温泉などの観光資源も点在している。今回再開した区間だけでも、下記のような観光資源が眠っている。

- ・会津蒲生駅一駅前にカタクリの群生地、山容が象徴的な蒲生岳の登山口
- ・会津塩沢駅一河井継之助記念館、^{じゅうじま}十島地区からの眺め(22ページ参照)、第八只見川橋梁
- ・会津大塩駅一天然炭酸水が湧く井戸、天然炭酸温泉
- ・会津横田駅一第七只見川橋梁、伊夜彦神社
- ・会津^{こすがわ}越川駅一中丸城跡
- ・本名駅一第六只見川橋梁と本名ダム、^{ゆぐら}湯倉温泉

これらの地域のシンボリックな存在を駅名標にデザインするだけでも、訪れた旅行者へのアピールにつながるのではと思う。JRの乗客に対するサービス向上にもつながるだろう。せっかく乗りに来てくれた旅行者に駅付近の見どころをアピールし、次は途中下車して立ち寄ってもらえるような取り組みにつなげてほしい。

只見線の存在価値

本誌前号でも紹介したが、只見線復旧の舞台



現在の駅名標(会津大塩駅)



JR伊東線 網代駅の駅名標
網代漁港と屏風岩が描かれている



第七只見川橋梁(復旧工事中の様子)
会津横田駅、会津大塩駅から徒歩15分



天然炭酸水が湧く井戸 誰でも無料で汲むことができる 会津大塩駅から徒歩15分

裏を活写したドキュメンタリー映画『霧幻鉄道』^{もげん}^[10]では、只見線を復旧すべきかどうか思い悩み、検討を重ねながら鉄道復旧へと向かった様子が描かれている。復旧および今後の運行にかかる費用の多くはJR東日本と国・福島県が負担しているものの、会津17市町村も少なくない負担を

することになる。もっと他に使う方がいいのではないか、という議論があって当然だろう。

代行バスの方が本数が多くて便利だったことも前述の通り。当日取材していた記者らは訪れた人に対して「(列車で復旧すると)代行バスより不便になるのをどう思いますか?」「バスの方が便利なのに、どうして列車の復旧にこだわったの?」といった質問をしきりにぶつけていたが、そうした疑問は映画を観れば解消するだろう。

また、列車での復旧を「観光目的」と書く新聞等も見られたが、物事の一面しか見ていない論調だと感じる。観光目的というと観光収入が鉄道の支出を上回るのかといった議論に誘導されそうだが、それは正しくない。「観光」も地域間交流のひとつの形態だが、それだけに留まらない効果が期待されていると感じる。

沿線では農業等が主体であることに加え、少子高齢化が進んでおり、通勤通学需要が見込めない^[11]。よって、この「奥会津」と呼ばれる地域へ遠方から訪れる観光客が只見線の主な乗客だ。もちろん、只見線が走っていることで、奥会津から東京などの都市へ出かけることもできるし、進学等で都市部へ出た家族が奥会津へ帰ってくることもできる。雪深い奥会津に住む人々にとって、その安心感もかけがえのないものだろう。

映画の主演となった星賢孝氏は作中で、自分は「撮り鉄」ではなく、あくまで被写体は地域の風景だと語っていた。列車が走っていることで地域を引き立たせ、特徴づけることができる。列車が走っていなければ、どこかの自然豊かな美しい風景だが、そこに列車が走ることで、地域固有の風景になる。これは道路では成し得ない、鉄道ならではの長所と言える。

さらに、鉄道があることで地図に載り、駅名は地名替わりに認知され、「青春18きっぷ」をはじめとするフリーきっぷを使って全国から多くの人を訪れる効果も計り知れない。もしそれだけの知名度を得るために新聞テレビ等に広告を出そうものなら、鉄道の「赤字」など軽く吹き飛ばぶくらの莫大な費用がかかることだろう。

そして、星賢孝氏が火付け役になったことで、海外からの関心も高まっている。只見線の列車が最初に只見川を渡る第一只見川橋梁の風景^[★]

は国内外で広く発信され、この風景を見られる展望台は、コロナ禍前の2019年には外国人観光客でごった返していた。再開通当日はまだ海外からの入国が

難しい状況であったが、現地では様々な言語が聞かれたし、「みどりの窓口」が廃止されてしまった浦佐駅(最寄りの新幹線乗換駅)では只見線帰りの外国人旅行者が券売機の操作ができず、駅員さんが案内に追われる場面も見られた。これから国際交流が再開するにつれ、只見線を訪れる顔ぶれもより多彩になることだろう。

地域経営として考えても、従来の「赤字ローカル線」といった鉄道マニアしか知らないマイナスイメージで語られるのではなく、風光明媚な景色を求めて国内外から多くの人を訪れるようになることの価値は計り知れないのではなかろうか。

本誌105号にて、只見線と並行する国道252号ではB/C^[12]が0.30のバイパス道路が建設されている様子を紹介したが、「赤字」であっても地域の生活をつなぐために必要な投資はすべきだろう。鉄道に限って「黒字」「赤字」で評価しようとするマスコミ等の論調は眉唾で見べきだ。

政府とマスコミが「赤字」ばかりを論じているせいで、多くの人が諦めてしまい、復旧できる鉄道も廃止されてしまっている現状があるように思う。本誌前号(2022年9月号)「存続の危機に立たされる地域の鉄道～鉄道と道路のダブルスタンダードを問い直す～」でも書いたように、本来は「国鉄改革」の失敗を改めるべき時に来ているとは思いますが、地域が鉄道復旧のカギを握っていることも事実だ。只見線の事例を多くの人に知っていただき、地域が頑張れば赤字でも復旧できるんだ、鉄道には単独採算(黒字/



映画『霧幻鉄道』ポスター
右上のカメラを構える男性が星賢孝氏
(配給会社ホームページより引用)

赤字)以外の価値があるんだという認識を持ってもらえたらと願ってやまない。

【脚注】

1. 只見町の豊かな自然環境を代表するブナ林とアカショウビンにちなんでいる
2. 単線区間で列車がすれ違うための設備。只見線の間駅では西若松、会津坂下、会津宮下、会津川口、只見、大白川にある。今回車両故障があった会津坂下～会津宮下間(23.8km)にあった交換設備は1993年までに全て廃止されてしまった。
3. かつて南越後観光バスが小出駅～大白川本村の間で運行していたが、2018年頃に区間廃止となり、現在は小出駅～穴沢(入広瀬駅付近)での運行になっている。廃止された穴沢(魚沼市役所 入広瀬庁舎)～大白川本村の間では「入広瀬コミュニティバス」が運行しているが、年会費制で来街者の利用は考慮されていない。
4. 会津川口駅から昭和村大芦への会津バス大芦線は運行している(1日3往復)。一部の便は昭和村内で金子観光バス(冬季運休)に乗り継いで会津田島駅へ出ることができ、さらに東武特急リパティ会津(北千住・浅草まで直通)に乗り継げる。
5. 柳津町では柳津町民バスを、三島町では町営バス・デマンドバスを、只見町では乗合タクシー(雪んこタクシー)と会津田島駅行き定期路線バス「自然首都・只見号」を運行しており、観光客等の来街者も利用できる。金山町の町営バスは町民しか利用できない。
6. 金山町観光情報センター(会津川口駅構内)、道の駅奥会津かねやま(会津中川駅付近)、横田タクシー(会津横田駅付近)、大塩体育館(会津大塩駅付近)などで利用できる。大塩体育館を除き、他の場所での返却(追加料金500円)も可能。<https://www.town.kaneyama.fukushima.jp/site/kanko/>

rentalcycle.html

7. 只見駅前の「只見町インフォメーションセンター」が提供している <https://www.tadami-net.com/topics/20220422/16243>
8. 他に、会津バス・JRバス関東が新宿駅バスタ新宿～会津若松駅間で高速バスを運行している。所要4時間30分前後。また、新潟駅方面から磐越西線経由で向かうこともできるが、磐越西線は2022年8月の豪雨災害で一部不通(バス代行あり)になっている。
9. 全線再開後に乗客が押し寄せ混雑が続いていることから、11月の2日間、混雑対策として小出駅午前9時発の臨時普通列車が急遽設定された。また、会津川口～只見間も11月の週末限定で急遽1往復増便されることになった。
https://www.jreast.co.jp/press/2022/niigata/20221102_ni01.pdf
https://www.jreast.co.jp/press/2022/sendai/20221102_s01.pdf
10. 2022年7月に全国公開された。上映館などの情報 → <https://www.mirufilm.com/mugen/>
11. 会津若松～会津川口間、大白川～小出間では、通学利用が多い。
12. 費用対効果を表す指標。道路等のインフラ事業を計画する際に試算され、1を上回ることが事業化の目安となる(1を下回ると費用が効果を上回り、つまりマスコミ等が言う「赤字」の状況になる)。

★「第一只見川橋梁ビューポイント」から望む雪景色のカラー写真(2018年2月に筆者撮影)を本誌に折り込んでいただいたので、参照いただきたい。(編集部注：付録のポストカードは筆者が製作し、無償提供を受けたものです。)

(神奈川県川崎市在住)

投稿

“快適さ”のもたらすもの

神田 厚

幼児のバス置き去り事故防止策が次々と発表される中、初期の幼稚園バス通園者として一言申し上げたい。

私は50数年前、世田谷区の私立幼稚園にバスで通園していました。

つまり、50年以上も歴史のある幼稚園バスに、今、どうして“置き去り”が問題になっているのでしょうか？

昔の先生方は、今よりも非常に丁寧な対応を

されていたのでしょうか？

いや、違うと思うのです。

当時はバスどころか電車にもクーラーなどついていません。

幼稚園バスは、夏になれば当然、窓を開けて走っていたはずです。

園に着けば窓を閉めて回るか、そのまま窓を開けておけば、中で園児が騒ぎ誰かが気が付い

たのでしょうか。

こうして、事故は起こり得なかったのでは？と私は思うのです。

住居もクルマも窓を閉め切って密室にし、空調で快適環境をつくり生活するのが当たり前となった今、夏に窓を開けて走っているクルマは見掛けません。

簡単に快適な環境が手に入れられる…そんな風潮が、空調をつけた室内や車内に子どもを長時間放置するという事例につながっており、不幸な幼稚園バスの事故も、この延長線上にあるように思えてなりません。

夏の炎天下に、鉄の車体にサンルームのように広い窓を持ったクルマを放置すれば、車内は簡単にサウナと化します。

でも、エンジンを掛けてクーラーを入れたら直ぐに快適になるので、平気で人々は日なたにクルマを放置します。生物としての感覚が鈍化

していると言わざるを得ません。

“太陽エネルギーで精一杯暖めておいて、エネルギーを使って急速に冷やす”というこの愚行を、先ずは改めなくてはなりません。

真夏に大渋滞をしながらも、生きて目的地にたどり着ける裏には、移動にかかるエネルギーの浪費に加えて、快適さを求めるための膨大なエネルギーの浪費があるのです。

こんな2重浪費を、いつまでも許容できる地球ではありません。

最近、快適な季節になっても窓を開けて走るクルマを見掛けません。

それどころか、メーカーではクルマという密室を、更なる快適な空間へと追求する動きは一層加速しているようにさえ思います。

それは、乗っている人と、沿道に住む人や歩く人との距離をドンドン遠くし、新たな問題発生の火種となるように思えてならないのです。

(三重県津市在住)

投稿

公共交通の改善案

小島 啓

車依存社会を公共交通主体の社会に転換させるためには、車使用時のコストを増加させる必要があることを会報107号、108号で投稿いたしました。公共交通の競争力の向上も併せて必須であると考えられます。そのため、本稿では公共交通の問題点と改善案を提案したいと思います。

コスト以外の最大の問題は速達性

現状の公共交通で、車に対してコストの次に劣っていることは速達性だと思います。速達性を車並みに改善するには、以下6つの場面での時間短縮策が考えられます。

信号等の待ち時間の短縮

速達性改善策の1つ目は、信号や優先車、歩行者に対する待ち時間の短縮です。バスや路面

電車は信号等で止まることが多く、運行時間の31%が信号待ちとのデータがあります*1。この対策として公共交通優先信号が導入されている場所もありますが、ごく一部に限られており、一般車への影響があるためと思われます。

しかし、公共交通と一般車について道路上の優先度を考えてみると、安全性、ユニバーサル性、環境性、渋滞抑制、健康増進効果等、公共交通の方が圧倒的に優れているため、全ての営業区間において最優先で通行させ、また、歩行者に対しても公共交通車両を優先させる方が、公共の利益になると考えられます。

つまり、バス、路面電車の全ての区間について公共交通優先信号を導入し、バス優先レーン導入と合わせて、停留所以外は一切停止せずに走行すれば大幅な時間短縮が可能です。なお、公共交通と交差する交通の信号を公共交通接近時

に赤点減(一時停止)にすれば、交差交通の待ち時間を最小化できます。

渋滞の回避

速達性改善策の2つ目は、渋滞の回避です。渋滞対策としてバス優先や専用レーンが導入されていますが、道路が狭くてバスレーンが設けられない場所も多くあります。

しかし、往復1車線ずつの道路でも路肩のスペースがあれば、往復車線の中央に両方向走行できるバス優先レーンを設け、バスが近づいた時はバス接近表示機で両車線の車に知らせる路肩に寄せ、バスレーンを空けることが考えられます。鉄道や路面電車では同様の場所があります(例：江ノ島電鉄の腰越～江ノ島間)。

また、渋滞区間が長くない場所では、反対車線をバス優先レーンとし、その入り口の信号をバス接近時に赤にして一般車を止めることも考えられます(図1)。なお、路面電車において類似の形態の場所がありますが(とさでん交通の鴨部～曙町東町間)、これは線路が単線であるため、車の前から電車が来たら車は反対車線に避けます。

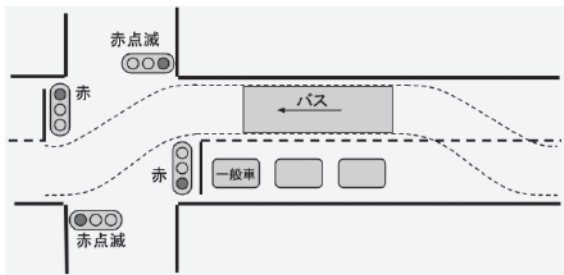


図1 反対車線を通るバスレーン



図2 片側車線が軌道となっている例(Googleマップ)



図3 ロードトレインの例
(GET YOUR GUIDE webサイト
<https://www.getyourguide.jp/faro-l1238/city-tour-of-faro-in-tourist-train-t393489/>)

また、車幅の狭いロードトレイン(図3)を導入すれば、より狭い道でもバスレーンを設けることが可能と考えられます。

また、バスと路面電車が並走している区間では、路面電車の軌道内にバスを走らせることが有効です*2。

なお、上記のように一時的に一般車の通行を制限する場合、バスの運行頻度が非常に高いと一般車が殆ど通行できなくなってしまうため、その区間を輸送力が大きい連接バス等に置き換えて運行頻度を抑えることで、一般車の通行を確保できると共に、運転手の削減によるコスト低減も可能と考えられます。

また、道路交通が非常に集中するエリア内については、一般車の乗り入れを制限すると共に公共交通の運賃を無料とし、車利用者はエリア周辺部で公共交通に乗り換えさせることが有効だと思います。特に、大規模な商業施設は周辺道路に駐車場待ち渋滞を発生させているため、商業施設事業者の費用負担で無料の公共交通を走らせるべきだと考えられます。これにより商業施設へのアクセス性や地域内の回遊性が高まって売上の増加も見込まれます。

また、近年導入が検討されている自動運転バス等も、上記のように完全優先にして他の交通に全く妨害されないにすれば、駐車車両を避けたり優先車を待つ等の難しい対応を排除でき、実用化が容易になると考えられます。

乗降時間の短縮

速達性改善策の3つ目は、乗降時間の短縮で

す。駅や停留所での乗降時、多くの路線で運転手が運賃授受確認を行うため、乗降口が一つに限られていたり、車両端まで行く必要があり、時間がかかっています。この対策として、車両の全ての出入口や停留所にICカード読み取り機等を設置し、乗客各自が料金支払いを行う信用乗車方式が欧州等では広く普及していますが、不正乗車を防げないため、国内では非常に少ないようです^{*3}。しかし、公共交通は社会インフラであり、ごく少数の人のために多数の人の利便性が制限されることは非合理的であるため、乗降時間短縮を最優先として信用乗車を全ての公共交通で採用し、不正乗車による損失は税金で補填することが妥当だと考えられます。また、信用乗車では全ての出入口から乗降できるため、出入口の数を増やしたり、編成を長くすることも可能で、非常にメリットが大きいと言えます。

運賃授受以外の問題点として、現状、車椅子の乗降時に運転手がスロープをセットする時間がかかる問題がありますが、渡り板が毎回自動的に出てくるバスもあり^{*4}、これを導入すれば、時間短縮とバリアフリー化を図ることができます。

発進時の着席待ち時間の短縮

速達性改善策の4つ目は、バス発進時の着席待ち時間の短縮です。現状では、乗客が着席するまで発進を待つことがあり、この理由は、発進加速時の駆動力の変動により乗客が転倒することを防ぐためと考えられます。この対策として、駆動力の変化を車両制御で抑制して滑らかに発進・加速させることが考えられます。特に、電動車であれば高精度な制御が可能であり、CO₂削減のためにも、電動車の普及を早急に進めるべきだと思います。

乗り換え距離の短縮

速達性改善策の5つ目は、乗り換え距離の短縮です。バスや自転車等から鉄道に乗り換える際の歩行距離が非常に長い場合があります。

例えば、横浜市のニュータウンにあるセンター南駅は、1番遠いバス停から駅のホームまで歩くと約5分30秒かかります。高齢者や子供、障

害者等の人は更に時間と労力がかかり、特に悪天候や酷暑、極寒時は大変な苦勞を強いる状況になっています。この原因と対策案として以下3点が考えられます。

乗り換え距離が長い1つ目の原因は、バス停が1階、ホームが2階にあるのに改札が3階にあることです。この理由は、正面出入口が3階付近にあるためと推測されますが、改札を1つにする必要は無く、バス停とホームを直結する通路と改札を新設することで歩行距離を大幅に短縮できます。他の駅でも、ホームへの出入口を新設することで、バス停や駐輪場等への利便性が大幅に向上する場所は多数あります。

乗り換え距離が長い2つ目の原因は、バスロータリーが駅舎から離れていることです。この理由は、駅直近に商業施設を設けるためと推測されますが、駅の本来的役割は鉄道と他の交通手段とを乗り換える場所であり、商業施設を優先して鉄道利用者が不便になることは本末転倒です。このため、バス停をホーム直下等の最短距離の場所に設置すべきです。

乗り換え距離が長い3つ目の原因は、タクシー乗り場や全てのバス停が一つの歩道に直列に並んで設置されているためです。この理由は、車両と歩行者を交差させないためと推測されますが、横断歩道以外は横断できないように高い柵を設けたり、横断歩道にバス接近警報機等を付けてバス優先にすれば、安全性とバスの速達性を確保でき、バス乗り場を並列に並べる一般的な配置にすることで、乗り換え距離を最小化できます。

また、センター南駅は駐輪場も遠く、一番奥からホームまで歩くと約5分10秒かかります。改札に近い全ての空きスペースは駐輪禁止になっており、毎日、警備員が違法駐輪を監視したり撤去しています。この理由は、バス停と同様に商業施設を優先すると共に、駐輪自転車が美観を損ねるといった考えが行政にあると思われますが、歩行に支障の無い場所に整然と区切って駐

輪させれば、全く問題無いと考えられます。このため、ホームからの歩行距離が最も短く、歩行の支障にならないあらゆる場所に駐輪場を設置することで、自転車から鉄道に乗り換える時間の大幅な短縮と監視員費用の削減が可能となります。

また、鉄道駅周辺の駐輪場が不足する場合は、駅に乗り入れるバスや路面電車の途中の停留所近くにも駐輪場を設置することで、駐輪する自転車を分散させることが可能となると共に、バスや路面電車の利用者数の増加に繋がります。

踏切の安全性向上

鉄道を横断して乗り換える場合の距離の短縮のためには、陸橋や地下道よりも踏切の方が有用ですが、現状の踏切は安全性に問題があります。このため、以下6点の改善を提案します。

踏切の改善の1つ目は、進入対策です。遮断機をくぐって侵入する人を防ぐため、竿をホームドアのような可動柵に変更して容易に入れなくし、柵の内側には閉じ込められた場合の非常開ボタンを設けます。

踏切の改善の2つ目は、障害物検知機の高精度化です。現状では、踏切内に取り残された人を確実に検知できる検知機が少ないことが国会でも取り上げられており^{*5}、設置を促進する必要があります。なお、より低コストのシステムも開発されています^{*6}。

踏切の改善の3つ目は、異常時のブレーキ自動化です。現状では、障害物検知や非常ボタン操作等により発光する信号を運転士が目視し、手でブレーキを掛けていることにより判断遅れが発生する可能性が高いため、異常検知により完全自動でブレーキをかけるシステムの普及を早急に進める必要があります。このシステムは一部で既に採用されています^{*7}。

踏切の改善の4つ目は、レールの溝対策です。車椅子等の車輪がレールの溝に嵌って移動困難になることを防ぐために、溝を塞ぐ弾性部品を取り

付けることが有効です。このような部品は色々と開発されており^{*8}、普及を促進すべきです。

踏切の改善の5つ目は、脱輪対策です。踏切は一度に多くの人が通行するにも関わらず、路面の幅が踏切以外の場所より狭くなっていたり、端が段になって落ちていることが多く、車椅子等が脱輪することがあります。このため、路面の幅を十分に広げると共に、路面の外側になだらかな傾斜を付ける必要があります。

踏切の改善の6つ目は、横断角度の直角化です。現状では線路を斜めに横断している踏切が多く、横断距離が長くなって歩行者が渡り切れなかったり、レールの溝に自転車等のタイヤが嵌ったりするため、横断部分を直角に近づけて横断距離を最小化する必要があります。歩道だけを直角に変更する場合は必要な用地が非常に少なくて済み、実現が容易です。

踏切に上記の対策を全て行って安全性が十分に確保されれば、乗り換え時間短縮のために積極的に新設すべきです。それにより、バス停等を鉄道ホームに隣接して設けられたり、歩行者の階段昇り降りの時間や労力が減り、また、階段にエレベーターが無い駅ではユニバーサル性の面でもメリットがあります。

駅・停留所と出発地・目的地間の交通手段

速達性改善策の6つ目は、駅・停留所と出発・目的地間の交通手段の改善です。交通手段が無い場合、歩くかタクシー等を利用するしかなく、大きな障害になっています。この対策として、個人の交通手段を停める場所を設けることや、レンタサイクルやカーシェア等を用意することが一般的に考えられますが、これらパーソナルモビリティ関連の改善策について下記4点を提案します。

パーソナルモビリティ関連の改善1点目は、駐輪場の改善です。バス停や電停には駐輪場が設置されていない場所が多く、設置すればバス等の利用者が増えることが考えられます。

また、悪天候時は駐輪している間の雨具の置き場に困ることがあるため、駐輪場に風雨を防げる建屋を設け、通気性の良いロッカーを設ける等、きめ細かい対応を行う必要があります。

パーソナルモビリティ関連の改善2点目は、車両の改善です。一般的な自転車等は、低コスト、省スペースで気軽に利用しやすい一方、雨に濡れ、転倒の恐れがあり、荷物もあまり積めないという問題があります。このため、雨に濡れないための屋根を持ち、転倒防止と積載性のための3輪を持った電動アシスト自転車が最適だと考えられ(例：図4)、このような屋根付き3輪電動アシスト自転車を普及させれば、公共交通の利用促進に繋がると考えられます。

パーソナルモビリティ関連の改善3点目は、レンタル方法の改善です。カーシェアリングやレンタサイクル等は、利用する前に面倒な登録が必要であるものや、先の予約ができないものが多く、外国人等、初めて訪れた人が気軽かつ確実に使うことができない問題があるため、登録不要でクレジットカード等だけで短時間で予約や決済ができるような仕組みを導入する必要があります。

パーソナルモビリティ関連の改善4点目は、レンタルモビリティの配車と返却の自動運転化です。レンタルモビリティの拠点から遠い場所では、車両を取りに行ったり返却することが困難であるため、昨今開発が進んでいる自動運転技術を使い、使用開始場所や返却場所に無人で移動することが考えられます。しかし現在の技術では、場所を限定せずに速い速度で自動運転させることは困難である一方、低速の電動車椅子等で限定したエリアであれば自動運転が実用化されているため⁹⁾、主要道路の一定の範囲に利用を限定し、3輪電動アシスト自転車を電動車椅子並みの低速度で自動運転させれば良いと思われます。

また、公共交通自体の対策ではありませんが、公共交通路線から遠い郊外で生活する人を減ら

し、都市をコンパクト化することも、間接的に公共交通を使った移動の速達性や利便性の向上に繋がることとなります。このためには、様々なインフラ(道路、電気、ガス、上下水道、郵便、携帯電話、インターネット、新聞、宅配便等)の使用料や財源となる住民税等を、郊外に住む人ほど高くすることも必要だと思えます。なぜなら、インフラ利用者1人当たりの運用・維持コストは人口密度が低いほど高いと考えられ、公平な費用負担や、人口減少社会における費用抑制のためにも、郊外のインフラコストを高くすることはやむを得ないと言えます。

収益性の改善策

公共交通の速達性以外の大きな問題点として、収益性の悪さが挙げられます。公共交通を税金で補助することも必要ですが、税金の有効利用のために様々な工夫で収益性を上げることが必要です。これについて、以下3点の改善策を提案します。

収益性改善の1点目は、交通手段の統合や輸送力の最適化です。人口が少ない地域では、道路と鉄道等、使用率の低い複数のインフラを維持することは非効率であると共に、道路を廃止することは現実的でないため、鉄道を廃止してバスに転換することは妥当だと考えられます。ただし、最優先は車利用の抑制と公共交通の利用促進であり、それらが行われた想定での乗客数を基準に判断することが必要です。

また、バスと鉄道や路面電車が競合している区間では、最適な輸送力の交通手段に統合することで効率化されます。バス等が高頻度で走行している区間でも、輸送力の大きい接続バスや路面電車に変更することで効率化が可能となります。

なお、鉄道からバスに転換する際に輸送力不足が問題とされていますが、輸送力の大きい3連接バスや¹⁰⁾、トラックで開発中の後続車無人隊列走行技術¹¹⁾、床面積を最大化できドア数も増やせる高床バス¹²⁾等、様々な対策案が考えられます。



図4 屋根付き電動アシスト3輪自転車の例
(三菱化学 CSRレポート2009
https://www.m-chemical.co.jp/csr/pdf/csr_report_mcc_2009.pdf)

また、ラッシュ時の輸送需要集中を分散化させることも輸送力不足解消や効率化には有効であり、学校等の始業時間の変更や、時間により運賃を変える変動運賃制導入等の対策も検討の余地があります。

収益性改善の2点目は、短距離運賃の低減です。短距離の運賃が割高な路線が多く、これにより異なる事業者間で乗り換えをする場合も割高になっています。このため、運賃をなるべく距離に比例させて短距離を安くし、乗り換えても割高にならないようにすることにより、利用者数が増加すると思われます。なお、遠距離での利用は値上げになりますが、公平性や、都市のコンパクト化推進のためにも、やむを得ないと考えます。

収益性改善の3点目は、定期券や学割、子供運賃の廃止です。これらの割引は、結果的に一般の運賃を高くしているため、それらを廃止して一般の運賃を引き下げた方が利用者数の増加に繋がると考えられます。

定期券については、利用頻度の高い乗客の運賃を割り引く合理性は無く、一時的な在宅勤務・授業があると損することもあり、公平性や使い勝手の面からも、ICカード改札がある路線では廃止すべきと考えられます。

学生や子供の経済的支援は本来行政が行うべきで交通事業者が負担するべきものではなく、運賃授受の効率化のためにも、学割・子供運賃は廃止し、行政の子供手当等に置き換えるべきです。

以上、公共交通の問題点と対策を提案しましたが、最大の問題点は、行政や公共交通事業者が改善の必要性を認識していないことだと思います。以前、横浜市営バスにバスレーン等の設置を要望したことがあります、「遅延は発生していないので不要」との回答でした。また、横浜市は大規模施設建設時に駐車場台数の最低基準がある一方で、ショッピングセンターへの無料シャトルバスは次々に廃止されています^{※13}。このような行政の意識を我々市民が変えさせる必要があると思いますので、会員の皆様も、行政や関係者に意見を送る等、ご協力いただけたら大変有り難く存じます。なお、本稿にご意見、質問等がありましたら、hiraku.kojima@gmail.comまでご連絡願います。

- ※1：東洋経済ONLINE 注目浴びる「路面電車」、実は非効率だった！ 2015/10/16
<https://toyokeizai.net/articles/-/88225?page=3>
- ※2：東洋経済ONLINE 路面電車建設「反対意見」は本当に正しいか
<https://toyokeizai.net/articles/-/211826?page=4>
- ※3：封入体筋炎患者闘病記 広島市の都市交通 『信用乗車方式が拡大しない理由』 2021/6/24
<http://blog.livedoor.jp/zono421128/archives/1078720489.html>
- ※4：YouTube BCM Curitiba BRT 2014/01/16
<https://www.youtube.com/watch?v=mhZxFrGFjv8>
- ※5：参議院議員木村英子オフィシャルサイト 2021.5.18国土交通委員会質疑 『車いす利用者の踏切の安全対策について』 2021/05/19
<https://eiko-kimura.jp/2021/05/19/activity/1697/>
- ※6：神戸新聞NEXT 踏切内の歩行者、AIで検知 山陽電気鉄道、2カ所に導入 2021/8/3
<https://www.kobe-np.co.jp/news/keizai/202108/0014560805.shtml>
- ※7：未来へのレポート 小田急の新しい信号・保安装置「D-ATS-P」 2011/4/5
https://mirai-report.com/e/odakyu_d-ats-p
- ※8：CAPO VELO, A NEW INVENTION "SAFERAIL" MAY KEEP CYCLISTS FROM GETTING STUCK IN SUBWAY RAILS, 2017/1/5
<https://capovelo.com/new-invention-saferail-may-keep-cyclists-getting-stuck-subway-rails/>
- ※9：株式会社ZMP 歩行速モビリティRAKURO
<https://www.zmp.co.jp/products/lrb/rakuro>

※10：産経新聞 全長30m、収容人数300人：ボルボが
つくった「世界最長級のバス」2017/1/17
<https://www.sankei.com/article/20170117-2B5RJC2PQBJQXJZ6754VBHNCQM/>ース
※11：経済産業省 高速道路におけるトラックの後続車
無人隊列走行技術を実現しました 2021/3/5
<https://www.meti.go.jp/press/2020/03/20210305003/20210305003.html>

※12：公益財団法人ハイライフ研究所 都市の鍼治療テ
ータベース 166 クリチバのバス・システム
<https://www.hilife.or.jp/cities/data.php?p=1748>
※13：新横浜新聞 ららぽーと横浜への「シャトルバス」
終了へ、鴨居駅やIKEAを結ぶ
<https://shin-yoko.net/2022/02/02/lalaport/>

(神奈川県横浜市在住)

投稿

ドイツと日本の社会を比較して思うこと (10月23日の木村さんの講演(4ページ参照)を聴いて)

平間健嗣

日本のメタルファンにとってはドイツは有名なヘヴィメタルバンドが多いことで馴染みがあり、メタルファンが結構多い点も日本と似ていると思いますが、社会の成熟度では日本とドイツでかなり差があると改めて思いました。

道路でクルマだけを優遇せず歩行者、自転車等の通行場所をきちんと確保している点や、路面電車等の公共交通で市内各所へ容易に移動できる点、歩道橋はない点などを自分の地元でもお手本にしたいと思いました。すぐ実行できることとして、自分が投票して市議会に送っている議員の市政報告会に参加して今回聞いたドイツの例を示し、私の市でも同じことを進めるよう求め、また行政が交通関連で市民の意見を聞く場を設けたときに意見を出せるよう市の広報やウェブサイトなどのチェックを強化しようと思います。

日本と比べてドイツでは市民が政治社会の問題等をよく議論すると聞き、日本でもそのような空気を作りたいと思いました。それは日本の政治的無関心が広がっている状況を解消して人々の政治参加を強めることにもつながります。しかし、私は政治社会や仏教、キリスト教などについて議論するのが好きなのでそういった話題を出しがちですが、またこいつの政治と宗教の話が始まったか、と嫌がられる場合が多いです。そういった社会の中で社会問題について気軽に議論できる雰囲気を作り、なおかつ人付き合いも円満に行なっていくうまい方法は今のところ

思い付きません。

ドイツの労働時間の短さなどが紹介されました。私の理解では新自由主義の経済思想に基づく政策が続けられた結果日本は富の分配がひどく偏り、社会全体では十分な富が作り出されているにもかかわらず2016年には年収200万円以下のワーキングプアが1100万人を超える悲惨な状況になっています。富の分配が偏れば収入が減るだけでなく生きるために長時間労働を余儀なくされることにもなり、ドイツより日本の方が労働時間が長く余裕がないのは当然です。ドイツのように労働時間を短縮して生活の質を高めるには、資本主義をめぐる様々な話は省略するとして少なくとも新自由主義的な政策をやめる必要があると私は考えていますが、当会は政治団体ではなく社会の進む方向などについての大きな方針で意見が一致しているわけではないので、別途公平な富の分配などを求める私自身の政治運動を頑張っていくしかないと思いました。

社会の成熟度でかなり差がある両国ですが、差が付いた原因は地理的な要因やその他色々あると聞いており、同じ人間同士であって優劣があるわけではないので、ドイツの交通政策や戦争責任との向き合い方など学ぶべきところを学び、自転車が盗まれやすい点など悪いところは真似しない、といった具合に淡々と参考にして取り組んでいきたいと思いました。

(北海道札幌市在住)

決めた。ドイツに行く！ (木村さん講演(4ページ参照)を聴いて)

岡田百合香

ドイツの都市ライプツィヒにおける脱クルマ、人優先の取り組みについて聞き、「うらやましい」以外の気持ちが出てこなかった。

過去にも何度か書いているが、私が電車を使わなくなったのは、子連れで公共交通機関を使うことへの不寛容さが大きな原因だ。

我が子が「ママ！あれ見て！」など純粋な子どもの好奇心に基づく発言をしても、「他の人がいるから、もうすこし小さな声で話そうね」などと言わざるを得ない。イラついた人が、私や子どもを攻撃してくる可能性に常に怯え、子どもが泣いたりぐずったりする度に身を縮こまらせて「どうしたら申し訳なさそうに見えるか」ばかりを考えることに疲れてしまった。

ライプツィヒではどうなのか。聞いてみた。

「静かにしたい人と、騒ぎたい人で車両を分けてありますから、子連れでも周りの人は気にしませんよ。ベビーカーを置くスペースもあります」とのこと。

私は以前から疑問であった。電車内で静かに過ごしたい人も当然いるが、一方でおしゃべりしたりわいわいしたい人だって当然いる。なぜ、当たり前のように「静かにしたい人」が優先されるのか。それぞれの希望をすり合わせ、お互いにとって納得できる状況をつくるのが人間社会のやることだろう。

コロナ禍で明らかになったことの一つが、日本人の「自分で考える力」の弱さだ。

周囲の目を気にし、上からの指示に思考停止で従い、従わないものを糾弾する。ライプツィヒの電車におけるワクチンパスポートチェックが「臨機応変」で「ユルい感じ」だったのとは対照的だ。

あれだけ「マスク着用」や「自粛」に対してストイックであった日本人が、自動車運転中横断歩道に人がいても止まらないし、スピード制限などあってないようなものなのは非常に不思議であった。

結局それは、ルールより「周りがどうしてい

るか」「周囲の流れを妨げない」が判断基準のより上位に来るからという単純な話なのだろう。

ドイツでは学校の授業でもdiscussionを重視すること。自分の意見や考えを持ち、相手のそれを聞き、互いに社会や自分たちの生きる世界をよりよくしていこうとする試みは、まさに人間社会のあるべき姿だ。

仕事における姿勢にも大きな違いを感じた。

長時間労働、サービス残業、やりがい搾取。日本人が苦しんでいるものに囚われていない生き方。「仕事より子どもの運動会が大事に決まっているだろう？」と当たり前と言える社会。ああ、うらやましい。

私は現在1人で2人の子どもを育てているが、朝時間通りに出勤することはなかなか難しい。出発の直前に「うんち漏れそう！」と言いついたり、家の前で虫の死骸を発見して足が止まったり。本当は子どもの興味に付き合ってあげたい。

けれど、遅刻する人間には「信用できない」「社会人失格」の烙印を押される。イライラと「早くして！遅刻するじゃん！」と言ってしまい、毎日自己嫌悪だ。

社会全体が時間にもう少し寛容になってくれないだろうか。「遅刻」への恐怖が和らげば、事故も必ず減るだろう。

加えて、ドイツでは電車内の痴漢が存在しないとか。まじですか。

そもそも満員電車になるような状況では電車が発車せず、しまいには車掌が「俺も早く帰りたいんだ！降りろ！」と叫んだこともあったんですって。日本だったらTwitterに動画を上げられて、鉄道会社が謝罪会見を開くような案件である。ドイツの寛容さ、うらやましい。

日本では、それなりに電車を利用する女性で痴漢被害と無縁であった人を探す方が難しい。私も電車内で大変不愉快で怖い思いをしたことがある。電車内の痴漢は、満員電車を解消するこ

とでほぼ解決されるのに、日本は未だに解決の兆しが見えない。あげく、被害者側に自衛を促すようなポスターを鉄道警察が貼ってしまうような状況もあり、もはや期待することすら空しくなる。

肉食を避けたい人への選択肢が当たり前にあることなど、他にも刺激を受けたことは数多くあるが、さすがに冗長なのでこの辺りにしておく。

結論として、日本はクルマ社会の問題においてドイツに周回遅れ甚だしく、クルマ社会のみならず労働姿勢をはじめとする人権意識や議論の習慣など、その差はあらゆる方向に及ぶ。

現時点では、私は日本にしながらドイツの背中を追いかけることをほぼ諦めかけている。

それより、一度ドイツでクルマの恐怖に怯えずとも、「迷惑かけてごめんなさい」と身を縮め

ていなくても、子育てできる環境に身を置いてみたい。子どもに手を上げたりおじぎをさせたりしなくてもよい生活をしてみたい。

当然、ドイツだって理想郷ではないだろう。

放置自転車が盗られないのは日本の治安の良さの証左であるし、どう見てもアジア人で言語にもハンデのある私たちは、日本では考えもしなかった差別や困難に遭う可能性だってある。それでも、行きたい。行く。そう心に決め、早速木村さんの言語に関する著書「節英」を本屋で注文した。

今回、私の人生を変えるであろう学習会を企画してくださった、クルマ社会を問い直す会の皆様、素晴らしいお話をしてくださった木村護郎クリストフさん、木村Kさんに心よりお礼申し上げます。

(愛知県豊橋市在住)

投稿

3月のJRダイヤ改定とスマホ社会

木村孝子

'22年3月12日、JRの列車ダイヤが改定となりました。従来、JRは改定の日には、小型の時刻表を駅の改札口の横の方に置いて乗客にサービスしていました(長い間続いたこのサービス、電車利用者にはなつかしい慣習)。週に一度はJRを利用して上京する私、この時刻表をハンドバッグに入れて重宝していました。ところが今春からなしに。コロナ禍、社会全体が不況に。JRも大減収と報じられています。乗客への時刻表のサービスも打ち切り。「インターネットで調べてください!!」さあ大変。駅に行かないと電車の発車時刻が分かりません(注。私はインターネットをさわりません。アナログ派)。

また、従来は新聞販売所がサービスとして、カラーの(スポンサーになった地域のお店の広告を掲載した)A3より少し大きい電車時刻一覧表を

各家庭に配っていました。私はこれが大好きで、壁に貼って重宝していました。今回は新聞販売店いわく、「JRの指導で発行できなくなりました。」困りました。読売新聞だけが、B5版位のものを配布していることがわかりました。お隣は読売新聞の読者。お隣からコピーしたものをもらって利用していますが、わが町の駅の発車時刻しか記載がない。どこの駅に何時に着くか記載がない。とても不便。インターネット社会から取り残される人も出てしまいます。今のところ夫も私も(2人ともとっくに80歳をすぎている)歩けます。歩行を大切にして、わかる範囲で時刻を確認しながら公共交通機関を大切にしてこれからも暮らしていきます。みなさん応援してね。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

『地域における鉄道の復権 持続可能な社会への展望』



宮田和保・桜井徹・武田泉 編著
 緑風出版
 2021年3月
 A5判320ページ
 3,200円+税
 ISBN978-4-8461-2105-1 C0065

JR北海道の問題を中心に、JRが危機的な状況に至る経過や原因、鉄道を維持するための解決策の案などが書かれた本です。

市場原理では測定できない鉄道の経済効果や、市場で測定可能な経済価値以外を認めない新自由主義の下で公共財を維持することは不可能であること、などが説明されているところが重要だと思いました。

人口が少なく赤字なら廃線は止むを得ない、様々なアイデアで黒字化できるなら存続の可能性もある、といった具合に、鉄道の存廃の問題を単なる企業経営の問題のように扱ったり、市場原理の枠でしか扱えないような思考に陥らないために参考になる本だと思います。

以下は出版社による紹介文です。

北海道の鉄路は全路線の半分に当たる10路線が維持困難として廃線の危機に直面している。国鉄の「分割・民営化」から30年、JR各社では不採算路線の廃止などで、全国的な鉄道網の分断が進行している。鉄道は安全性、定時性、高速性で高く評価され、地域社会の発展に不可欠であるのに、政府の自動車・航空偏重政策の前に危機を迎えている。

本書は、JR北海道の危機的状況にたいして、新自由主義による従来の「分割・民営化」路線の破綻を総括し、「持続可能な社会」の考え方を基本に、鉄道路線の存続・再生、地域経済・社会の再生の道を提起する。(2021.3)

(平間健嗣 北海道札幌市在住)



おもと

おもと
 (会員K・Tさんの絵)

共同代表より

青木 勝

本年10月に当会会員である木村護郎クリストフさんと息子さんが話題提供者となって学習会を開催いたしました。

冒頭、学習会は「あなたの世界、わたしの世界」という歌詞で始まりました。

あなたの世界は 交通が順調に流れてること
わたしの世界は 視野の外
あなたの世界は 安心して目的地に着くこと
わたしの世界は ほとんど外で遊べない
もっと子どもの場所を！
こんな危険はもういやだ！

町はあなたとわたしのため
それってすばらしくない？

当会の活動目的が端的に表されています。現在、ドイツのライプツィヒ市は自動車利用を減らして公共交通や自転車の利用を増やそうとしています。実際に大きな駐車場がクルマの入らない広場となっています。

今回の学習会で学んだことはクルマ社会を変革していくことは、夢ではないということです。会員のみなさんと一緒によりよい社会を作っていきたいと思います。

足立礼子

2021年度の4月の講演会では、札幌の青野渉弁護士さんにお話しいただきましたが、その中で重要な指摘がありました。警察庁発表の交通事故負傷者数は2004年以降急激に減り続けているが、実態を示す自賠責保険の傷害件数は減っていない、というものです。これは、保険評論家・加藤久道氏が『交通事故は本当に減っているのか?』に記したように、警察が人身事故の多くを物件事故扱いにしてきた結果であることが、金融庁設置の「自動車損害賠償責任保険審議会」の議事録で明らかにされています。

交通事故で負傷した人が警察の誘導で物損事故扱いにされるケースが多いことは、弁護士の多くも周知の事実で、「警察は自分たちの都合で物損事故にせよと言うので注意せよ」とネットで警告している弁護士も数多くいます。

スマホ依存などの問題に詳しい女性ジャーナリストのIさんは、ホームページでご自身の体験を記しています。3年前、車を運転中に不注意運転の車に衝突され、腰椎骨折と頸椎捻挫で全治3か月、入院2週間の重傷を負ったそうですが、警察は物件事故で処理しており、人身事故への切り替えを要望しても「ふつうの人はみんな物件事故のままなのに、なんで人身事故にしたいのか」「物件事故のままでも保険金はおりますよ。だから物件事故でいいでしょう」といった対応だったそうです。

警察が物件事故扱いにしたがるのは、1つには手間の点があるといわれます。人身事故の場合、警察は事故状況の捜査を行って実況見分調書を作

成し、当事者からの供述調書も作成しなくてはなりません。物件事故の場合は詳しい捜査も不要で、書類も簡単なものです。物件事故の方がはるかに楽なのです。そしてもう1つは、負傷者数と事故件数の数値を下げ、交通安全対策が功を奏したように見せたい、という意図があるでしょう。

最近警察庁は、負傷者数の疑惑から目をそらすためか、事故状況報告に負傷者数ではなく重傷者数をよく用いています。Iさんのように重傷でも物件事故扱いにしようとする例がある現実では、重傷者数も実態通りかどうか、はなはだ疑問です。また、負傷の程度に関わらず事故自体が多い現状も重大事故の温床となり、看過できないことです。そこから目をそらされてしまいます。物件事故扱いになれば交通事故統計にも載りません。

この実態隠しの問題は、事故の原因追及を曖昧にし、加害者の罪を見逃がし、被害者の権利(加害者の処分への不服申し立て、事件記録閲覧等)を奪い、交通安全政策をゆがめる国民への背信行為です。本会では昨年6月に原因究明と是正を求める要望書を関係省庁に送りましたが、反応はなく、マスメディアも交通事故問題には全くの及び腰の様相です。しかし、今後も折に触れて問いかけていきたいと思っています。

※ジャーナリストの斎藤貴男さんは、朝日新聞社の「論座」でこの問題を取り上げています(「交通事故は本当に減っているのか?(上・下)」2021年4月)。

9月24日に『『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』の提言に対する意見書』を提出しました。クルマ依存社会の問題を解決するためにはクルマ以外の交通手段について同時に扱っていくことは不可欠です。JR北海道を始めとして全国各地で鉄道が独立採算では存続できない状況にあり、公共交通について意見を主張していくことがいよいよ重要になっていると思います。小さな市民団体が意見書を行政機関等に提出したとき、その意見書の直接の効果はそれほど大きくないでしょう。しかし、このような内容の意見書を提出した、ということのを会外に発信し、意見書の内容

を直接の宛先だけでなく市民に向けて広めることで世論を広げる効果があります。事務局としてはその広報活動の取り組みをさらに強め、意見書の効果を高めたいと思います。

10月23日に会員の木村護郎クリストフさんと息子さんに話題提供をお願いし、ドイツの交通事情を学ぶ学習会&ミーティングを行いました。クルマ優先ではない街の様子を具体的に知ることができましたので、事務局としても会外に向けてクルマ優先でない社会の良さを発信していくときに今回学んだことを大いに活かしていきたいと思います。

お分けします

会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

- 会報『クルマ社会を問い直す』（年4回発行）のバックナンバー（48号～109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、申し込みは青木 勝（会報108号に同封の名簿参照）まで。

クルマ社会を問い直す会 会員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10月31日現在で参加者は86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。）

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。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。

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10月28日までの会費・寄付払込者は110個人・団体です。払込者のうち41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、(別紙名簿)青木までご連絡ください。

Facebook、Twitter、Instagram、ブログ等のご案内

会の活動、クルマ社会の問題をわかりやすく伝えるため、以下のツールを活用しています。「シェア」「いいね」、記事等の引用、投稿(5、6)などでぜひ一緒にご参加ください。投稿には登録が必要(会員限定)。登録手順は postmaster@kuruma-toinaosu.org へお問い合わせください。

- 1 公式Facebookページ @toinaosu (2014.4.27開設)
- 2 公式Twitter @kuruma66311273 (2016.6.8開設)
- 3 公式Instagram kuruma.toinaosu (2022.5.26開設)
- 4 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)
- 5 ブログ「脱クルマフォーラム」<http://toinaosu.seesaa.net/> (2014.5.3日開設)
- 6 ブログ「歩行者の道」<http://hokousya.seesaa.net/> (2015.8.9開設)
- 7 Youtubeチャンネル「人にやさしい道&交通」(2021.8.20開設)

▶▶「クルマ社会を問い直すブログ」の新規公開記事(2022.8~10月) 平間健嗣

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

<https://kuruma-toinaosu.org/blog/event-data-recorder/>

作成者 クルマ社会を問い直す会

内容の要約 この記事は2021年6月27日にクルマ社会を問い直す会が提出した「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」の内容をもとにして作成したものです。原因究明が困難な交通事件・事故でも、EDRが搭載されていればこれを解析することで原因究明に役立ちます。今年から一部の新車でEDR搭載の義務化がはじまりました。できるだけ早期に全てのクルマへの搭載を義務付けること、また解析できる人材を増やして交通事件・事故の原因究明に積極的に活用することなどを呼びかけています。

▶▶ 当会ホームページのおもな新規記事(2022.8月~10月) 富田悦哉

- ◎今井博之さんが執筆した発行物の一覧(2022.7.5)
- ◎会報『クルマ社会を問い直す』第108号 2022年6月発行しました(2022.7.7)
- ◎川村雅則さんが執筆した会報記事の一覧(2022.7.22)
- ◎公共交通は国が支えるもの(2022.8.11)
- ◎事故のリスク責任は誰に(2022.8.12)
- ◎北海道労働情報NAVI「『職業運転手の労働条件、労働実態を考える』講演報告」の記事紹介(2022.9.3)
- ◎2022/10/23 オンライン学習会「ドイツの町と交通事情について」開催(2022.9.22)
- ◎2022/9/24「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」の提言に対する意見書を提出(2022.10.2)
- ◎会報『クルマ社会を問い直す』第109号 2022年9月発行しました(2022.10.7)

■2023年度クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ 《2023年4月15日(土)》

2023年度クルマ社会を問い直す会総会を以下のように開催いたします。ご予約下さいませようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。

開催日 2022年4月15日(土)午後

会場 きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館)
(東京都品川区東大井5-18-1)



・「クルマ社会を問い直す」111号原稿募集のご案内・

- 次号発行予定：2023年3月下旬
- 原稿締切り：2023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108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。
- ◎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)。
- ・字数は写真、図版、脚注等を含めて10,000字以内(参考:写真7cm×4.5cm 説明文1行で250字相当とお考えください)。やむをえず超える場合は事前にご相談ください。
- ◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。
- ★原稿についてのご願い
- ・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。

- ・原稿は電子メールにファイル添付で、手書きの場合は原稿用紙に書いて郵送してください。
- ・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。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文