

# 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

# 111

2023年3月31日発行  
(年4回発行)

会創立1995年



地元で1年ほど前に撮った「ゾーン30」の入り口の標識です。下の標識は「ゾーン30」と書かれているので一目瞭然ですが、上の標識だけで「ここから“ゾーン30”のエリア」だとわかる人はがどれだけいる事か？そもそも「制限速度30km/h」と「ゾーン30」の違い（意味合い）さえわからないドライバーが多いのではないかと思います。（ちなみに、道路の手前に描かれている三角の絵は「イメージハンブ」といい、凸部のように見える錯覚を利用して速度抑制効果をねらうものですが、あまり効果は見られません。）（写真と文／佐藤清志さん）

## 会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ  
安全に道を歩きたい  
排気ガス、クルマ騒音のない生活を  
公共交通、自転車は私たちの足  
守ろう地球  
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道



会のHP

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

## 目次

- ・会の活動 世界道路交通被害者の日in大阪開催(青木 勝)…………… 2  
「運転労働者の労働条件を改善し、持続可能な輸送を求める要望書」を関係省庁に送付(世話人) …… 3
- ・地域の団体の活動 朝日新聞が 重傷被害を受けた会員家族の痛切な現状と願いを連載特集しました(前田敏章) …… 7
- ・公共交通ルポ 東京圏における路線バスの撤退とデマンドバスの運行  
～東京都世田谷区と神奈川県川崎市における事例～ …… 9
- ・投稿 普及が進まない歩車分離信号の対策案(小島 啓) …… 18  
1月の悪夢は現実であった(友人が死亡加害事故) (小林和彦) …… 25  
こわいね、クルマ社会(木村孝子)…………… 26
- ・メッセージほか 新入会員からのメッセージ…26／共同代表より…28／事務局より・会則…29／会計よりほか…30
- ・案内板 2023年度クルマ社会を問い直す会総会・講演会のお知らせ…27／原稿募集案内…32

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

毎年11月第3日曜日は国連が定めた「世界道路交通被害者の日」(※ワールドディ)です。当会は2022年11月19日(土)に大阪交通遺児を励ます会と共催で、交通事故で亡くなった人たちを悼み、これ以上交通事故死傷者を増やさないことを訴えました。

当日は、当会会員を含む11人の参加者が集いました。船で大阪港から道頓堀川、東横堀川を周遊しました。

今回もポリウッドダンスサークルと関西外国語大学生の応援を得てキャンペーンを行い、多くの人に注目されました。

クルマ優先社会から人優先社会への転換。大人が子どもたちの命を交通事故から守ること。飲酒運転防止のためアルコールインターロックの設置等を訴えました。

道頓堀川などでは多くの人が声援してくださり、活動を勇気づけていただきました。

これからも、交通事故ゼロを目指して活動していきたいと思います。

※国際機関等が重点的問題解決を全世界の団体・個人に呼びかけるために定めた記念日。

(大阪府大阪市在住)



## 「運転労働者の労働条件を改善し、持続可能な輸送を求める要望書」を関係省庁に送付

世話人会

トラック、バス、タクシーなどの運転労働者の労働条件は、安全運転を担保するものでなくてはならないことは、言うまでもありません。しかし、現実には運転労働者自身の安全も、道路利用者の安全も守られているとはとても言えない現状にあります。

運転労働者の労働問題に詳しい川村雅則さん（北海学園大学経済学部教授、当会会員）によるオンライン学習会（2022年7月開催。「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」）においても、運転労働者が全職種平均より労働時間が長く、賃金は低く、高齢化が進み、健康障害や過労死が多職種に比べて多い実態が明らかにされました。また、そうした労働条件下での運転が、疲労や突然の心疾患などによる交通事故（事件）増加を招いている現状も報告されました（会報109号をごらんください）。

このような現実は今も承知している長年の課題ですが、2024年から適用になる「自動車運転

者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）改正案は、改善にはまだほど遠いものとなっています。

そこで、当会は昨年11月に、運転労働者と道路利用者双方の（つまりすべての国民の）命を守るという視点から意見書を作り、関係省庁に提出しました。

運転労働者のおかれている過酷な現状の背景には、国が長距離貨物輸送も人の移動も鉄道から自動車利用推進へと舵を切り、また、2000年前後の規制緩和政策により運輸事業者を人権も安全も無視した過当競争にさらしてきた現実があることも否定できません。意見書には、その点の見直しの要望も盛り込みました。（要望書作成にあたっては、川村雅則さんに多くのご指導とご助言をいただきました。）（足立礼子記）

★要望書は4～6ページに掲載しています。



ふきのとう  
泳い春！

ふきのとう  
（会員K・Tさんの絵）

2022年11月24日

厚生労働大臣 加藤勝信様  
国土交通大臣 齊藤鉄夫様  
警察庁長官 露木康浩様  
経済産業大臣 西村康稔様

クルマ社会を問い直す会  
共同代表：青木 勝 足立礼子

## 運転労働者の労働条件を改善し、持続可能な輸送を求める要望書

当会は、交通事件(事故)や環境汚染、移動の格差などクルマ社会の問題を改善したいと活動している市民団体です。会には自動車運転労働者も、交通事件の被害者遺族も多く加わっています。

2024年から適用になる「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)が、22年12月に改正・告示されると聞いていますが、「運転労働者と道路利用者すべての命と人権を守る観点」から、今後のさらなる見直しと、持続可能な輸送方法への転換を要望いたします。

### ◆事業用自動車と交通事故の現状

トラック、バス、タクシー等の運転労働者が安全な運転を行うには、高い注意力や精神力、体力を必要とします。特に日本のように一般道に歩道が少なく、狭隘な道路や複雑な交差点なども多い現状では、一瞬の不注意も許されません。それは運転労働者にとって大変過酷なことであり、実際に事故は頻発しています。中でも歩行者や自転車利用者の死傷被害が多いのが実態です。

近年交通事故の総件数は警察庁発表では減りつつありますが(ただし、自賠責保険の負傷者件数は減っておらず、警察庁の数値には疑問があります\*)、コロナ禍以前の10年間では、事業用自動車の事故の減り方は事故全体の減り方に比べて緩やかです。しかも、事業用自動車では事故に占める「人对車両」の割合が増えており、その割合は死亡事故では2010年約35%⇒2019年50%に増え、重傷事故では2010年約22%⇒2019年約27%に増えています。近年は軽貨物の増加に伴う事故が急増しているのも憂慮すべき事態です。

\*加藤久道著『交通事故は本当に減っているか』。この問題は金融庁設置の「自動車損害賠償責任保険審議会」の議事録にも記載され、内閣委員会でもとり上げられました。

### ◆運転労働者の健康管理と交通事故

安全運転のためには十分な休息や睡眠確保や心身の健康保持は必須の条件ですが、運転労働者は全産業より労働時間等の法的規制が甘く、過重な長時間労働を余儀なくされています。運転労働者は全産業と比べて平均年齢が高いことに加え、脳・心臓疾患等による過労死の労災請求件数が極めて高いことも、審議会の資料が示すように明白な事実です。夜間(深夜)運転や車内宿泊型長距離運転等が健康障害や事故リスクに及ぼす影響も指摘されています。

事業用自動車の重大事故のうち健康に起因する事故は2000年代から増え続けています。2020年の健康に起因する事故は286件で、乗合バスとトラックで8割近くを占めています。原因疾病は心臓疾患、脳疾患、呼吸器疾患が上位3位で、心臓・脳疾患の6割はトラック運転手であり、過労死実態とも符合します。

事業用自動車の事業者には運転者の定期健康診断の実施が義務づけられていますが、有所見者に対する運転業務の最終判断は事業者や運行管理者任せです。運輸産業では事業規模が小さいほど定期健診受診率が低い実態も報告されています。しかも、近年増えている軽貨物運送個人事業主は、定期健診の実施義務すらありません。

#### ◆改善基準告示など労働時間規制の問題点とクルマ依存政策の問題点

運転労働者の労働時間規制は、労働者保護と交通事故抑止対策として1967年に出された厚生労働省通達に始まり、その後89年に改善基準告示が設けられ、以降見直しがなされていますが、交通事故につながる長時間労働は改善されていません。

2024年から施行される予定の改善基準告示改正案も、課題が多くあります。一例では、最低でも11時間の休息時間が求められていましたが、バス・タクシーでは9時間以上を基本として11時間は努力義務に留められました。トラックでは11時間以上を基本として9時間を下回らないこととしていますが、例外事項が多く、基本が守られる保証がありません。時間外労働も上限を年間960時間（休日労働を含まず）としていますが、それは月80時間に相当し、国の過労死認定基準と同等の労働を認めるものです。

行政処分の強化はされていても、労働基準監督官の数が大幅に不足しているため、労働基準関係法令や改善基準告示に違反する状況が広くみられます。また改善基準告示には法的拘束力がなく、直接的な罰則が存在しないため、実効性に欠けるという点も問題です。

運転労働者は全産業に比べて賃金が低いため、労働者の多くは少しでも長い時間働きたいと考え、雇用者（事業主）側はそれを理由に長時間労働をさせるという構図があり、国も交通や物流の円滑化のため長時間労働を条件付きでも容認しているのが現実です。しかも事業主は中小企業が多く、労働組合組織率が低いため、多くの労働者は物言えぬ立場です。また、労働者も事業主も荷主や旅行者など依頼主の不当な要求に対して弱い立場にあります。こうした状況においては、今後も事態の改善が進まず、しかも、改善基準告示の例外条件を利用した長時間労働の常態化が懸念されます。また、急増する軽貨物事業者は多くが個人事業主で労働基準法や改善基準告示などが適用されず、健康管理も自分任せのため過重労働になりやすく、それにより交通事故が増えていることも深刻な現状です。

過酷な運転労働に頼る現代社会、その背景には、高速道路の延伸とともに貨物輸送も長距離移動もクルマ依存を加速させてきた政策があります。また、2000年前後の規制緩和政策が運輸事業者を人権無視の過当競争にさらし、労働条件を悪化させ、交通事故による人命損失を増やしたことも否定できない事実です。

国は「第11次交通安全基本計画」の基本理念で「人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す」とうたっています。なにより優先されるべきは命と健康であるという視点に立ち、かつ、過去のクルマ依存政策や規制緩和政策への反省に立ち、以下の対策を講じられるよう、要望いたします。

## 【要望項目】

- 1 ILOとWHOの研究では週55時間を超える労働は心疾患や脳卒中のリスクとされています。このような研究をふまえ、運転労働者の休日労働を含む時間外労働時間の上限の見直しを図ってください。少なくとも運転労働者にも他産業の労働者と同基準で時間外労働の上限規制を適用してください。また、改善基準告示の「休息时间」は11時間以上を原則としてください。
- 2 歩合制のウエイトが大きい運転労働者が無理な時間外労働をしなくても暮らせるよう、最低賃金を引き上げること、正当な賃金が支払われるよう労働実態調査と監督・指導を定期的に行い、深夜超過勤務・休日勤務等に対する適切な賃金割増率を監督・指導してください。
- 3 労働基準関係法令や改善基準告示が守られるよう、違反の罰則や行政処分を強化し、労働基準監督署の監督官の数を大幅に増員し、監督調査の実施率を上げてください。また、厚生労働省の労働相談コーナーをより充実させて広報し、違法な働き方の監視・指導強化に努めてください。
- 4 貨物輸送において、荷主等の不当な要求に対する荷主勧告制度の監督体制を強化し、違反に対する罰則制度を設けてより実効性を持たせてください。  
ツアーバスなどの高速長距離バスについては、安全運転を担保する運転者の勤務体制、正当な労働報酬、走行速度遵守や休憩確保などをふまえての適正な運行プランと利用料金設定をするよう、運行会社やツアー企画会社を指導・監督し、ツアー企画会社には発注金額の報告を義務づけてください。
- 5 事業用自動車の事業者には運転者の定期健康診断実施が法令により定められていますが、この定期健康診断実施を個人事業主にも義務づけてください。同時に、受診者の診断結果を公的機関で判定する仕組みを設け、一定基準以下の者は運転不可とする制度を導入し、その制度を定着させるため受診費用補助を行い、違反した事業者への罰則を設けてください。
- 6 トラック輸送、高速長距離バスの増加は、夜間運転や不規則業務で運転手の健康に大きな負荷をかけ、交通事故を増やすだけでなく、大気汚染や地球温暖化の加速を招き、少子高齢化と相まって運転手不足という課題ももたらしています。  
貨物輸送はトラックから鉄道・船舶への転換を図る対策を、予算を増額して積極的に推進することを求めます。中・近距離では鉄道の貨客混載も推進してください。また、国として、貨物輸送および人の長距離移動における鉄道利用の意義を、交通事故防止、地球温暖化対策、SDGsの観点で国民にアピールし、理解を求めてください。

以上

## 朝日新聞が 重傷被害を受けた会員家族の 痛切な現状と願いを連載特集しました

前田敏章 (北海道交通事故被害者の会 代表)

### ■特集テーマは「追う 重傷交通事故」

朝日新聞(北海道支社)が、北海道交通事故被害者の会の重傷被害を受けた会員4家族を取材し、痛苦の現状と願いを、道内版紙面で3回にわたり連載特集しました。以下は、記事見出しです。

・1月25日：〈遷延性意識障害2家族〉

「先に私たちが死んだら…交通事故の後遺症が家族に突きつける現実」

・1月26日：〈重傷被害〉

「足とさよなら、小4の花さんは自分で決めた。歩車分離式信号設置して」

・1月27日：〈高次脳機能障害〉

「記憶消える理由 40年目の診断。交通事故被害者に時効はない。見えない障害 周囲が理解を」

### ■取材への葛藤の中、再発防止を切望

ともすれば、表層の浅い理解に留まり「命が助かって良かった」などと軽く受け止める「クルマ優先社会」の中で、ご家族が取材に応じたのは、記者さんチームの深いご理解でした。

以下は記事掲載後のご家族の言葉です。

「(記事によって)息子の無念の思いが、少しでも届いたらと思います」「このような取材はこれまでお断りしていましたが、記者さんは、何度も丁寧に一緒に考えてくれました。被害を無くしたいです」「今回の記事が、歩車分離式信号の設置基準の見直しにつながって欲しいです」「今までにあったことを全部話して下さいと言われ、本当に細やかな取材でし

た。生駒教授の〈見えない障害 周囲が理解を〉の言葉が有り難いです。まだまだ言葉に出来ない苦しみがあります」

### ■道交通事故被害者の会の3割は負傷被害

尚、北海道交通事故被害者の会は1999年に、道警交通部が「行政は被害者の声を聴かなくてはならない」と、募集・編集した手記集「癒されぬ輪禍」の執筆者から設立発起人を委嘱し、設立に到りました。以来、被害者団体として、道安全協会の助成を受けながら、相互支援と被害根絶のための活動を続けていますが、現在の会員家族(122)のうち、31事例が負傷者・家族であり、遷延性意識障害5家族、高次脳機能障害5家族が含まれます。

今回の記事に北海道の会が励まされたのは、後遺障害被害の実相を実例で全面的に報じ、被害根絶の課題と結びつけていることです。



(交通死傷の「冰山図」前田作成)

その例ですが、1月26日の記事では、歩車分離式信号設置の要望と課題について取り上げ、解説で、絶大な効果があるにも拘わらず設置拡大が進まない要因である警察庁の2002年の「歩車分離式信号に関する指針」の問題点～導入基準が、2年間で2件以上の事故が発生している交差点～などを具体的に指摘しています。

これらは、北海道の会が発足以来続けている要望書活動にも大きな力となります。

### ■ 麻痺を正し 交通死傷被害根絶の根底課題を

交通事故による被害は、救急医療技術の向上などで死者数の若干の減少はありますが、重篤な後遺障害を負われた方を含む負傷被害は死者の100倍以上であり「日常化された大虐殺」ともいべき事態は今も続きます。(前ページ図参照)

一日も早く「クルマ優先社会」の麻痺を正し、交通死傷ゼロへの根底の課題を総合的に進める必要があります。そのためにも、本特集記事を是非お読み下さい。

尚、記事内容は北海道交通事故被害者の会のHP(会名で検索下さい)でも紹介しています。

(北海道札幌市在住)

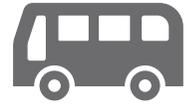


菜の花  
(会員K・Tさんの絵)

# 東京圏における路線バスの撤退と デマンドバスの運行

～東京都世田谷区と神奈川県川崎市における事例～

井坂洋士



「デマンドバス」「デマンドタクシー」などと呼ばれる、要予約の乗合交通サービスが全国で広がりを見せている。定時・定路線で運行している従来の路線バスの縮小・撤退が進む地方ではよく見かけるようになったが、近年は東京都市圏の住宅地でも導入されるようになってきた。

2022年12月、東京都と神奈川県の境を流れる多摩川を挟んですぐ近くの世田谷区と川崎市で2つの実証運行が実施されたので、現地を訪ねて乗車してきた。その様子を紹介したい。(写真は特記ない限り筆者撮影)

## 大都市圏でも深刻化する 路線バスの「赤字」問題

東急田園都市線で渋谷駅まで15分、さらに東京メトロ半蔵門線に直通して都心部へのアクセスも良好。東急大井町線・大井町駅乗り換えで、品川駅まで約30分。電車は日中毎時12本ずつ走っており、待たずに乗れる利便性の高い二子玉川駅。駅前には商業施設が多数立地し、楽天グループ本社が入居するオフィスビルや高層マンションが林立している。一日を通して多くの人々が行き交う都市部で、路線バスをデマンドタク



図1 実証運行が実施された2つの地域の概略図

シーに置き換える検討がされているのは意外かもしれない。

今回の検証運行で置き換え対象となっているバス路線は、二子玉川駅を出発し、宇奈根・喜多見地区を周回して、二子玉川駅に戻ってくる「玉04」系統。日中のみ、毎時1-2本ほど(約40分毎)の運行となっている。



朝夕のみ運行の東急バス「玉05」系統  
狭い道路にあわせて小型車両が走る

同じ宇奈根地区を朝夕のみ走る「玉05」系統は通勤通学利用が多く、今回は検証運行の対象外(通常運行)となっていた。

また、宇奈根・喜多見地区には、小田急小田原線・狛江駅を起点とする小田急バス「狛12」系統も走っている。こちらも日中毎時1-2本(約40分毎)。運賃はいずれも乗車1回あたり220円の均一制となっている。



狛江駅を起点とする小田急バス「狛12」系統  
同じく小型車両が走っている

これらの路線は世田谷区の公共交通不便地域の解消を目的とするコミュニティバスで、「狛12」は2003年から、「玉05」は2007年から、「玉04」は2014年から走り始めた<sup>[1]</sup>。

しかし、比較的人口密度の低い低層住宅地を走っていることに加え、小型車両が走っていることから判るように乗客数は多くなく、元より経営が厳しい状況であったが、2020年からの新型コロナウイルス感染症による乗客減が追い打ちとなり、「赤字」対策として運行形態の変更に取り組みされることとなった。

## 東急バス「宇奈根・喜多見地区 オンデマンド輸送システム」

東急バスでは、「玉04」「玉05」系統の運行形態を変更し、二子玉川駅まで直通せず、途中で他の系統に乗り換えてもらう方法を検討している<sup>[2]</sup>。近隣には「玉06」系統が日中毎時4本、「玉07」「玉08」系統が日中毎時8本ほど走っている(小田急バス担当分を含む)ので、途中でそれらの既存路線に乗り換えてもらおうというわけだ。



2回目の検証運行に使われていた車両<sup>[3]</sup>

検証運行は2回目で、1回目は2022年1月17日~2月13日に実施された。1回目は「玉04」系統の路線バスは継続運行しつつ、路線バスが入らない住宅地内に8箇所の「ミーティングポイント」(乗降できる場所)を設けて、オンデマンド輸送サービスが実施された。

2回目となる今回は、2022年11月21日~12月11日に実施。前述の通り、この期間中は日中の「玉04」系統の路線バスを運休したので、日中は従来の路線バスが地区内に乗り入れてこない。オンデマンド輸送への切り替えをより強く意識させるものになった。

なお、2回目の検証運行期間中も朝夕の「玉05」系統は通常運行されたが、東急バスでは最

最終的に「玉04」「玉05」両系統を切り離して地区内のみの運行とし、他の路線へ乗り換えてもらう運行形態にするつもりようだ。



砧本村バス停で東急バス「玉06」系統に乗り換える

### 既存のバス路線への乗り換えに配慮した予約・配車システム

東急バスでは既存のバス路線に乗り換えてもらうことを前提としているため、様々な工夫をしている。ひとつは運賃で、今回の検証運行ではオンデマンドバスは無賃だったが、ゆくゆくはオンデマンドバスにもPASMO・Suica等のICカードを導入し、指定停留所で同じICカードを使って乗り継いだ場合には2乗車目を無料にする



図2 接続する路線バスを選ぶと、それに間に合うオンデマンドバスを手配する機能が用意されている

る措置を実施する方針のようだ(ただし並行する小田急バスに乗り継いだ場合は対象外)。



オンデマンドバスの乗降場を示すステッカー

もうひとつは予約システムで、乗車には予約が必要だが、オンデマンドバス単体のみならず、オンデマンドバスと接続する路線バスを絡めた予約ができるようになっている(図2)。

従来のデマンドバスでは乗車時刻が確定しても到着時刻が確定しない(他の乗客を乗せるためまっすぐ目的地に到着するとは限らないため)ものが多かったが、東急バスでは接続する路線バスを選んで予約できるようにし、駅への到着時刻が分かるよう配慮されている(ただし路線バスの遅延は考慮されない)。

移動の際は、○時○分発の電車に乗りたい、○時に予約している医者や美容院に行きたい、○時に友達と待ち合わせしている……というよう



図3 スマートフォンでの予約時に必要な情報は「ニックネーム」と「メールアドレス」「パスワード」のみ。住所や年齢等の制限なく誰でも利用できる

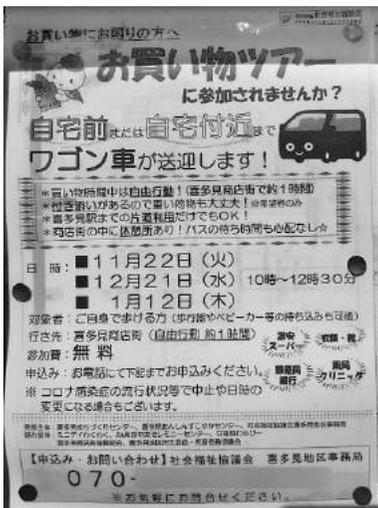
に、到着時刻が重要な場面も多いが、そうした需要にも応える仕組みになっているわけだ。

このほか、予約はスマートフォンまたは電話で行うが、会員登録などは不要で誰でも利用でき、今回は当日30分ほど前までに予約すれば乗車できた。予約と乗り換えが必要になるので乗客の負担は増すことになるが、東急バスでは様々な工夫をして、なるべく不便が少ないシステムの構築を模索している様子が伝わってきた。

このように乗り継ぎは図られているものの、筆者が乗り換えた砧本村バス停には大型バスの転回場があるのみで、商店街や待合室などは存在せず<sup>[4]</sup>、寒空の下でただバスを待つしかなかった。乗り換え場所の拠点性や快適性向上策も、併せて必要になりそうに感じられた。

## 商店街の「お買い物ツアー」

ところで、試乗のために現地へ訪れた際、随所の町会掲示板に右図のチラシが貼られているのを見かけた。近所の社会福祉協議会が主催する「お買い物ツアー」で、月に1回だが送迎運賃は無料、商店街が協力して休憩所も用意されているようだ。



オンデマンドバスの乗降場を示すステッカー

実際、宇奈根地域にはスーパーや医院などが少なく、買い物や通院には駅付近まで出かける必要がありそうだ。二子玉川駅と狛江駅へ出る路線バスはあるが、集客したい喜多見商店街と

自宅近くで乗降したい高齢者のニーズをうまく合わせたことで恒例化したツアーなのだろう。

世田谷区全域の高齢化率(総人口に占める65歳以上の高齢者の割合)は20.36%。宇奈根を含む砧地域の高齢化率は20.84%<sup>[5]</sup>。世田谷区平均よりは若干高めだが、全国平均の28.4%<sup>[6]</sup>よりも低い。また、宇奈根1～3丁目の人口は5,744人で、世田谷区の0.6%となっている<sup>[7]</sup>。ここから、「お買い物ツアー」が想定する宇奈根地区の高齢者人口は1,200人ほどと推測される。

ややもすると高齢者の移動対策は高齢化率の高い地域から、過疎地域からすべきといった先入観がありそうだが、高齢化率が高い地域でなくても、実際には移動に困っている人がいて、需要はあるものだ。冷静に考えれば当たり前のことだが、我が国の交通政策の現場では置き去りにされがちな問題でもあるので、改めて認識しておきたい。

## 「チョイソコかわさき」

続いて、川崎市中原区および高津区の一部地域で実証実験中の「チョイソコかわさき」に乗車するため、東急大井町線・東横線<sup>もとすみよし</sup>を乗り継いで元住吉駅へ向かった。



「チョイソコかわさき」車両  
(「川崎市国際交流センター」停留場)

移動中にスマートフォンで予約したが、次に乗車できる便まで1時間ほど空いたので、賑わう駅前の「プレーメン通り商店街」を歩いて時間を潰してから、予約した停留所に向かった。待ち時間は長かったが、近くに時間を潰せる場所があることも、公共交通サービスの満足度を高めることにつながる。

こちらは実証実験だが緑ナンバーの車両を使って地元のタクシー会社が運行を担当しており、運賃は1乗車300円。近隣の鉄道・路線バスには交通系ICカードが普及しているので、実証実験といっても支払いが現金のみでは不便だが、ここでは通常のタクシーと同様、交通系ICカードや各種電子マネー、クレジットカード等も利用できて、支払いに不便することは無さそうだ。

停留所は最寄りの鉄道駅(武蔵中原駅、元住吉駅入口)と公共施設、スーパー等の集客施設に加え、特段の集客施設がない道端(住宅地内)にも60ヶ所設置されており(図4)、自宅や目的地の近くで乗降できるよう配慮されている。

それは良いのだが、特段の目印がない住宅地内に設けられた停留所は探すのも大変で、運転手さんも乗客を見つけられずに苦勞する場面があるそうだ。

筆者も配車待ち時間を使って住宅地内の停留所を探してみたが、目立つ施設が無い中で、民家の軒先や電柱等にA3判の看板が貼られただけの停留所が多く、探すのに骨が折れた。乗降場所の分かりにくさは路線バスにもありがちだが、改善の余地があるだろう。

また、元住吉駅前の商店街など、自動車が進入禁止になっている道路もあるので、そこには原則として停留所が設置されていないが、中には



運賃は乗車1回あたり300円。支払い方法は豊富



道端(住宅地内)の停留所の例  
A3判の看板があるのみで、見つけづらい

運営会社のミスでタクシー車両が入りづらい細街路に停留所が設置されていたこともあったようで、手探りで改善している様子が見えかけた。

今回の実証実験が行われている、武蔵中原駅

と元住吉駅に挟まれている中原区井田地域は、最寄り駅や主要バス停(運行本数が多い市バスの井田営業所など)まで歩いて15分ほどで利便性は高く、横浜市との境にあたる南端の一部を除いて平坦なので、自転車利用が多い。ここ数年はシェアサイクル「HELLO CYCLING」も導入されて<sup>8)</sup>、来街者が駅から少し離れた公共施設へ行くのも便利になった。元住吉駅前の商店街も賑わっているし、地域内にはスーパー等も多く営業しており、先ほどの世田谷区宇奈根地域よりも格段に利便性が高

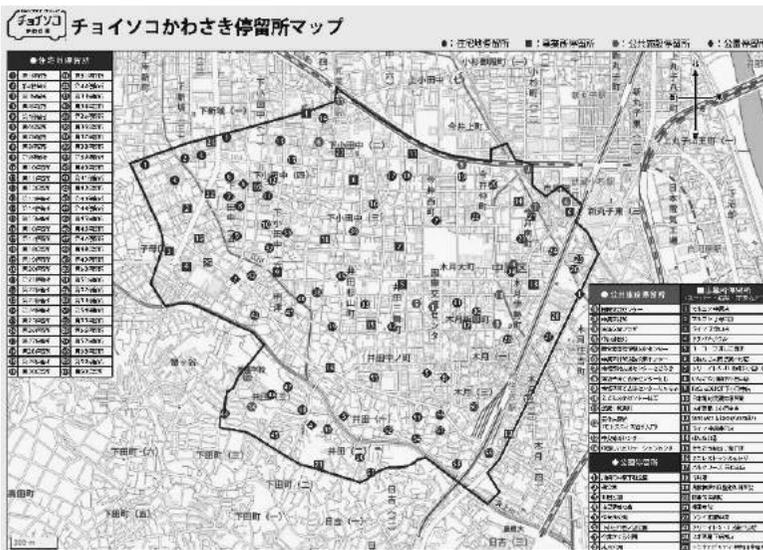


図4 チョイソコかわさき 停留所マップ(2022年12月初旬)  
(公式ホームページより引用)



シェアサイクル「HELLO CYCLING」



地域内を走る路線バスは土曜日の朝に3本のみで、  
ほぼ撤退状態(臨港バス「原62」系統)

いと感じる。

ところが、この利便性が仇になってか、地域内を走る唯一の路線バス(川崎鶴見臨港バス 原62系統 武蔵中原駅～元住吉駅～新川崎駅)は本数がごくわずか。元々平日朝夕にしか走っていなかったが、2020年にさらに減便され、現在は土曜日の朝に3本しか走っていない。川崎市では形式的には路線バスの撤退事例が無いのだが<sup>[9]</sup>、本路線は長いこと事実上の撤退状態となっている。市バス(川崎市交通局)の井田営業所まで行けばバスの本数は多いが、上の写真の臨港バス井田三舞町バス停付近から井田営業所までは筆者の足でも15分ほど歩くので、高齢者には厳しいだろう。

実際、筆者が訪れた際も医院でタクシーに乗る高齢者の姿を見かけたが、自転車に乗れば便利な街だが、自転車に乗れなくなるとタクシ

ーを呼ぶしかないのだろう。タクシーも便利な交通手段ではあるが、タクシーのみで気軽に行きできるかと考えると疑問が残る。

こうした潜在需要に「チョイソコ」がうまくマッチしたようで、実証実験が始まった2022年11月からまだ1ヶ月ほどだが口コミで乗客が増えており、タウン誌を見て知った、近所の人に聞いた、離れて住んでいる子どもに勧められたという高齢者の利用が増えているようだ。

ちなみに中原区の人口は264,693人、うち65歳以上の人口が40,806人なので、高齢化率は15.4%<sup>[10]</sup>。武蔵小杉駅付近の再開発により若い世代の転入が進んだこともあって、市内でも高齢化率が低い。最寄りの鉄道駅まで15分ほどで歩け、ほぼ平坦なので自転車に乗れば便利なまちだが、だからと言って移動に不自由している人がいないわけではないし、全国平均よりも高齢化率が低い川崎市でも高齢化は進むと予想されている<sup>[11]</sup>から、移動に困る人も増えると予想される。「チョイソコ」は他の移動手段を補完する、少ないながらも存在する移動需要にうまく応えた仕組みとして受け入れられつつあるのだろう。

## 「チョイソコ」

「チョイソコ」とは、トヨタ自動車グループのアイシン精機(現・アイシン)が開発した乗合タクシーの配車システムで、2018年7月に愛知県豊明市で「チョイソコとよあけ」が最初に実用化されたのを皮切りに、全国展開した<sup>[12][13]</sup>。

川崎市では「チョイソコ」のシステムを使いつつ、総合商社の双日が運営しており、車両の



「チョイソコ」車両に搭載されている配車端末  
行路指示と時刻・乗降客数が表示されている

運行は地元のタクシー会社に委託されている。

タクシー車両には右の写真のようにタブレット端末が搭載されており、ここに行路指示(停留所名・住所と時刻、乗降人数)が表示されて刻々と更新される。タップして地図や現地の写真も見る事ができる。

予約にはスマートフォンと会員登録が必要で(図5、6)、初回利用は少々ハードルが高い。「LINE」というメッセージアプリを使うと比較的簡単に会員登録できるのだが、高齢者にはこの会員登録が壁になっているようだ。

スマートフォンを使えない人は電話でも予約できるが、電話での受付時間は稼働日の午前9時～12時に限定されるし、会員登録は郵送で行う必要があり、時間も手間もかかる。

前段の東急バスで求められるのはメールアドレスの確認くらいで、特段の会員登録は不要だったが、「チョイソコ」の会員登録では居住地や年齢の制限こそないものの、会員登録を必須と



図5 乗客向けスマートフォンの予約画面

## 行きたいときに 行きたいところへ

会員登録制

登録無料

乗り合いでご希望の停留場へ

月・水・金・土・日  
9:00 - 17:00  
祝日も運行

電話・WEB 受付

電話: 稼働日  
9:00 - 12:00  
WEB: 24時間

運賃

300円/回  
未就学児は無料

### 乗り合い送迎サービスのしくみ

「乗り合い送迎サービス」とは、複数の利用者の目的地・到着時刻を、専用のシステムにより計算し、複数の方が乗り合わせた上で目的地までお送りするしくみです。

#### ご利用方法

- 1 申し込みする  
乗車の申し込みには必要資料を提出し、LINE または LINE から申し込み。
- 2 会員証が届く  
会員証が送られてきたら、ご利用可能です。LINE 登録の場合は即日利用可能です。
- 3 予約する  
下記情報をお知らせください。  
① お名前と会員番号  
② 利用希望日  
③ 乗降場(乗降先)  
※ 乗降先は無料
- 4 停留場を待つ  
予約時には乗降場が随時変更されます。\*5分前には停留場でお待ちください。
- 5 目的地に着く

電話: チョイソコセンター ☎ 050-8892-6510 (9:00~12:00 稼働日)

WEB: 24時間受付 (予約時間の30分前まで) ※ LINE の QR コードで利用可能

図6 チョイソコかわさき 利用方法解説 (公式ホームページより引用) [14]

しているのは煩雑に感じる。

また、運行日は月・水・金・土・日曜日の週5日(祝日も運行)で、筆者が試乗した日には車両1台で回っていたから、配車までの待ち時間が1時間ほどあった。これは乗客数と経費の兼ね合いなのだろうが、東急バスの仕組みよりは利便性が劣っている。他の交通機関への乗り継ぎが考慮されないのも、電車への乗り継ぎなどで利用する際には使いづらいと感じる。

もっとも、これだけで生活するとなると心許ないが、この地域は最寄り駅や主要バス停(井田営業所など)まで歩いて15分程度だし、商業施設も多く、徒歩や自転車など他の交通手段でも十分便利に生活できるので、雨の日や体調の優れない日に乗るなど、移動手段の選択肢がひとつ増えたと考えるなら、悪くない条件なのかもしれない。

## 情報通信技術を使った デマンド輸送システム

全国各地で起きている、買い物できる場所の減少、路線バスの撤退等による移動手段の減少、高齢化等による公共交通サービスへの期待の高まり等を受けて、各地でデマンドタクシーの導入が模索されているが、従来は電話で予約を受けて手作業で配車する仕組みが主だったことから、前日までに予約が必要など、利便性が高くなかった。

スマートフォンとモバイルデータ通信サービスの普及が進んだ2018年頃から、これらを使った配車サービスが開発・展開されており<sup>[15]</sup>、今回紹介した事例もそのひとつとなる。

筆者も地方へ出かけた際にデマンドタクシーを時々利用するが、利用には様々な壁があるものだ。ひとつは会員登録で、地域住民しか登録できないものもあれば、住所の制限はないものの現地へ赴くまで登録できないものや、郵送等での登録が必要なものもあり、公共交通に相応しくない制約が存在するものも意外と多い。

電話や郵送といった手間やコストを解決するために、ここ数年はスマートフォン等を活用する仕組みが開発されているが、ここで課題になるのはスマートフォンを持っていない人や、使

い方が分からないという人がいること。そのため、現在は電話での予約システムが併用されていることが多く、今回試乗した「宇奈根・喜多見地区オンデマンド輸送システム」と「チョイソコかわさき」も電話とスマートフォンの両方に対応していた。

とはいえ、スマートフォンはここ数年でいっきに普及したから、使い方が分からないといった問題は時間とともに解決に向かうことだろう。情報通信技術も活用しながら将来に向けて公共交通手段の利便性が高まることを期待したい。

## 公共交通網の崩壊を食い止める 抜本的交通政策があつてこそ

より深刻な問題は、路線バスの撤退など、公共交通の衰退傾向に歯止めがかかっていないことだ。とりわけ2020年からの新型コロナウイルス感染症に端を発した電車やバスへの風評被害が深刻で<sup>[16]</sup>、これまで採算を維持してきた都市部のバス路線まで縮小・撤退に追い込まれている。

民間レベルで利便性の高いデマンド交通システムが開発され、自治体はその活用を模索するのは良いことだし、今後の発展を期待したいが、今回紹介したようなオンデマンド交通システムだけで公共交通サービスを充足できるものではない。あくまで他の基幹となる交通サービスがしっかりと存在して、および自転車などの利用ハードルが低い交通手段が満足に利用できる交通環境があった上で、デマンド輸送はその隙間を埋める役割に過ぎない。

ややもするとデマンド輸送と自動運転で万事解決できるかのような過度な期待をする向きもあるようだが、実際の現場では、今や人口の多い都市部ですら路線バス等の公共交通サービスの縮小・撤退が進んでいる現実を直視せねばならない。まずは「モータリゼーション」を前提とする従来の交通政策を改め、公共交通サービスを維持・充実させる方向へと大胆な政策転換が必要だ<sup>[17]</sup>。自家用車依存を減らして公共交通や自転車の利用促進に取り組むことが喫緊の課題であるし、国や広域自治体でも鉄道や路線バスの縮退傾向を食い止める抜本的な対策に取り

組み、基礎自治体と国・広域自治体が両輪となって公共交通網の崩壊を食い止めた先にこそ、本稿で紹介したようなデマンド交通サービスの未来が開けてくるだろう。

## 【出典・脚注】

1. 世田谷区のコミュニティバス  
<https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/sumai/007/004/d00035398.html>
2. 宇奈根・喜多見地区バス路線（玉04・05系統）運行形態の変更等に関する説明会を開催しました（世田谷区、2022年6月10日）  
<https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/sumai/007/004/d00194924.html>
3. 今回は無賃の検証運行のため、一般乗用の白ナンバー車両が使われていたが、今後、本格運行に移行する際には、営業用の緑ナンバー車両が入ると思われる。
4. 筆者が今回訪ねた2022年12月初旬時点で、元々あったベンチと上屋を取り壊す工事がされていたので、今後待合室等が用意されるのかもしれない。余談だが、ここにはかつて路面電車（東急玉川線砧支線）が走っていた頃に使われていたベンチと上屋をそのまま使った簡易な待合所が設けられていた。
5. 2022年10月1日現在。世田谷区ホームページ「世田谷区の高齢者人口」より  
<https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/kusei/001/003/003/d00149150.html>
6. 2019年10月1日現在。内閣府『令和2年版 高齢社会白書（概要版）』より  
[https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2020/html/gaiyou/s1\\_1.html](https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2020/html/gaiyou/s1_1.html)
7. 2022年12月1日現在。世田谷区ホームページ「世田谷区の町丁別人口と世帯数」より  
<https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/kusei/001/003/002/d00053249.html>
8. 本誌93号（2018年9月号）「交通システムルポ シェアサイクルの使い方」参照
9. 統合・再編に伴う系統廃止（代替路線あり）や他社局への移譲、入出庫系統の廃止はある。
10. 川崎市 年齢別人口 2021年10月1日現在  
<https://www.city.kawasaki.jp/shisei/category/51-4-3-2-0-0-0-0-0-0.html>
11. 令和元年度川崎市高齢者実態調査報告書  
[https://www.city.kawasaki.jp/350/cmsfiles/contents/0000116/116645/01\\_hyousi\\_dai1shou.pdf](https://www.city.kawasaki.jp/350/cmsfiles/contents/0000116/116645/01_hyousi_dai1shou.pdf)
12. 石田東生・宿利正史 編著『ウェルビーイングを実現するスマートモビリティ 事例で読みとく地域課題の解決策』学芸出版社、2022年9月、ISBN 978-4-7615-2833-1
13. チョイスコ 公式ホームページ  
<https://www.choisoko.jp/>
14. 中原区と高津区の一部におけるオンデマンド交通実証実験について（川崎市）  
<https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000144924.html>  
[https://choisoko-delivery.com/kawasaki\\_outline.pdf](https://choisoko-delivery.com/kawasaki_outline.pdf)
15. 本誌98号（2019年12月号）「オンデマンド乗合交通システム～「AI運行バス」と「MONET（モネ）」の実証実験～」参照
16. 本誌102号（2020年12月号）「コロナ禍と公共交通」参照
17. 本誌109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～」参照

（神奈川県川崎市在住）

青信号で歩行者と右左折車が交錯することによる事故を防ぐため、歩車分離信号の導入推進が2002年から進められ<sup>\*1</sup>、交通事故遺族をはじめ多くの方々により長年に渡り推進活動が行われてきましたが、設置率は約20年経った2022年3月末時点で4.8%と低く<sup>\*2</sup>、歩車が交錯する従来の信号（以下、従来信号）が大量に使用され続けている現状があります。この危険な状態を早急に改善できる方法を、種々考えてみたいと思います。

### イギリスの歩車分離信号の設置率は日本と同等？

イギリスでは、信号のある交差点の全てが歩車分離であり、日本も見習うべきと言われることがあります<sup>\*2</sup>が、日本の全ての信号交差点を歩車分離にすることが可能なのでしょうか？

ここで、イギリスの状況を詳しく見てみると、山林などを除いた可住地における面積あたりの信号機数が日本の17分の1（6.0%）と桁違いに少なく<sup>\*3</sup>、これらの数少ない信号機が歩車分離であるということです（図1）。また、この信号の数にはラウンドアバウト（無信号環状交差点）に設置さ

れている横断歩道専用の信号も含まれると推測され、更にラウンドアバウトの横断歩道は分離島により分割されている場合もあるため、実際の歩車分離信号の数は更に少ないと考えられることから、歩車分離信号の設置率は日本と概ね同レベルであると推測されます。また、日本の信号の95.2%を占める従来信号の交差点のほとんどが、イギリスにおいてはラウンドアバウト等の無信号交差点になっていることとなります。

このことから、従来信号から歩車分離信号への転換を推進するだけでなく、青信号での歩車交錯が無いラウンドアバウト等の無信号交差点への転換も検討すべきであると言えます。

### ラウンドアバウトと歩車分離信号の比較

ラウンドアバウトは、図2に示す環状交差点で、日本では2013年からごく一部で導入が始まっていますが、イギリスでは古くからある環状交差点が1966年に現在のルールに変更され、その後、世界各国で非常に多く普及しています<sup>\*4</sup>。なお、基本的に信号はありませんが、歩行者が多い横断歩道には押しボタン式信号が設けられることがあります。

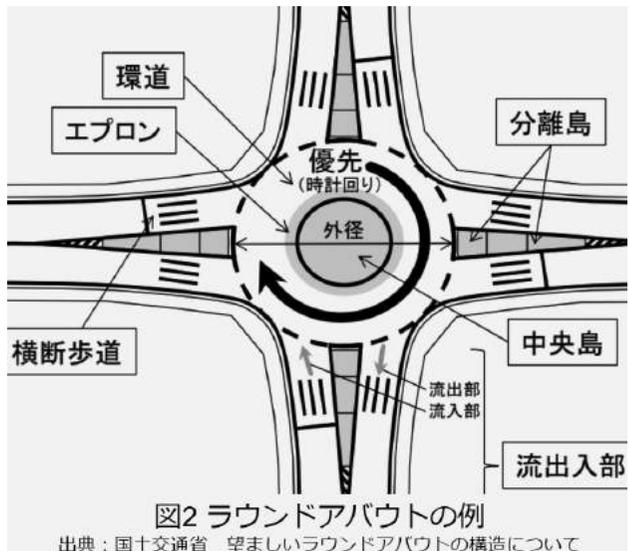
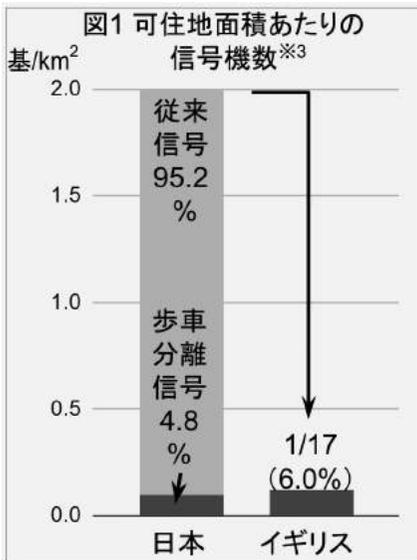


表1 各交差点方式の比較

	従来信号 (歩車非分離)	歩車分離信号	ラウンドアバウト
歩行者の 安全性	<p style="text-align: center;">✕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✕ 青信号で歩車が交錯</li> <li>✕ 右左折車の死角に入る</li> <li>✕ 右折車が対向車に気を取られる</li> <li>✕ 車同士が衝突後、歩道に進入しやすい</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 歩車が交錯しない</li> <li>✕ 横断時間が短く高齢者等は渡り切れない</li> <li>✕ 車が信号を誤認しやすい</li> <li>✕ 車同士が衝突後、歩道に進入しやすい</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 分離島で2段横断</li> <li>○ 歩行者が車の動きを注意</li> <li>○ 歩行者が死角に入りにくい</li> <li>✕ 歩行者近くを車が通行</li> </ul>
車の 安全性	<p style="text-align: center;">✕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✕ 右左折は歩行者も確認</li> <li>✕ 右直の相対速度大</li> <li>✕ 黄信号で急加速</li> <li>✕ 転回時切り返し要</li> <li>✕ 信号待ちでストレス増加</li> <li>✕ 停止対向車による死角大</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車だけを注視</li> <li>✕ 右直の相対速度大</li> <li>✕ 黄信号で急加速</li> <li>✕ 転回時切り返し要</li> <li>✕ 信号待ちでストレス増加</li> <li>✕ 停止対向車による死角大</li> </ul>	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車だけを注視</li> <li>○ 衝突時の相対速度小</li> <li>○ 転回時切り返し不要</li> <li>✕ 複数車線では交錯部が多い</li> </ul>
渋滞、 通過 時間	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 青では減速不要</li> <li>✕ 停車頻度高い</li> <li>✕ 交差道路が多いと赤時間長い</li> <li>✕ 歩行者が途切れないと右左折に時間が掛かる</li> <li>✕ 歩行者横断時間長い</li> </ul>	<p style="text-align: center;">✕～△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 青では減速不要</li> <li>✕ 停車頻度がより高い</li> <li>✕ 交差道路が多いと赤時間長い</li> <li>✕ 歩行者が居なくても赤で止まる</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車同士の信号待ち無し</li> <li>○ 歩行者横断待ち時間短い</li> <li>△ 歩行者多では信号要</li> <li>△ 必ず減速</li> <li>✕ 車線数多いと交錯増</li> </ul>
コスト	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✕ 信号の電力、維持・更新費要</li> </ul>	<p style="text-align: center;">△～✕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△ 制御ソフト変更のみ</li> <li>✕ 押しボタンはコスト増</li> <li>✕ 電力、維持・更新費要</li> </ul>	<p style="text-align: center;">○～△</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 信号の電力、維持・更新費不要</li> <li>✕ 場所により用地買収要</li> </ul>
スペース	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△ 右折待ち車多いと右折レーン要</li> </ul>		<p style="text-align: center;">△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 右折レーン不要</li> <li>✕ 場所により拡張要</li> </ul>
環境 負荷	<p style="text-align: center;">✕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✕ 車の加減速、停車多い</li> <li>✕ 信号設備稼働・製造・更新時のエネルギー、資源消費</li> </ul>		<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車の加減速、停車少ない</li> <li>○ 信号設備無し</li> </ul>
災害 対応	<p style="text-align: center;">✕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✕ 停電</li> <li>✕ 風や洪水等による信号破損</li> </ul>		<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 電力不要</li> <li>○ 設備少、破損しにくい</li> </ul>

ラウンドアバウトのメリット、デメリットを、従来信号、歩車分離信号と共に表1にまとめました。表内の各項目についての詳細は紙面の都合上割愛しますが、主な特記項目について以下に説明します。

### 1. 横断歩行者の安全性

歩車分離信号は横断歩行者と車が交錯しないメリットがある一方、歩行者横断の時間が限られるため、高齢者等の歩行速度が遅い人は横断途中で赤になり、車側が青になって交錯することがあります。

一方、ラウンドアバウトは基本的に信号が無いため上記の問題が発生しません。信号がある場合でも、分離島があれば横断距離が短いと共に、イギリス等では歩行者の青点灯時間が短い代わりに青点滅時間が長く（詳細は後述）、渡り切れない可能性が低くなっています\*5

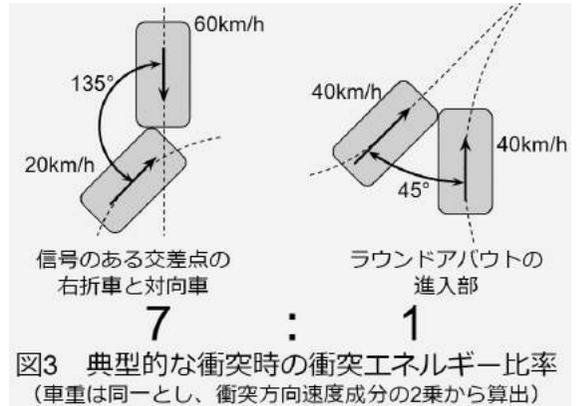
### 2. 車同士の安全性

ラウンドアバウトは、一般的な衝突時の角度と相対速度が小さいため、従来信号や歩車分離信号に比べて衝突時の被害が大幅に低くなり、衝突後に歩道へ飛び出す可能性も低くなります。例えば、図3に示す典型的状況での衝突エネルギーは、ラウンドアバウトが信号交差点の7分の1となります。これらにより、ラウンドアバウトに変更することで人身事故が73%減少したとの報告があります\*4（変更前の交差点の詳細は不明）。

### 3. 渋滞、通過時間

歩車分離信号では車の赤信号の時間が増えることが普及しない大きな理由と考えられ、この対策として、歩行者用信号を押しボタン式にすることが考えられますが、コストが増加する問題があります。

一方、ラウンドアバウトでは信号で止まることが無いため、従来信号に対してもメリットが多くなっており、信号や一時停止のある交差点に対して交差点通過所要時間が13~89%減少したとの報告があります\*4。現状の日本では渋滞による時間の損失だけでも年間12兆円(国家予算の



11%)の経済損失があるとされており\*6、渋滞でない信号待ち時間も合わせるとその何倍もの損失があると推測されると共に、都市部では運転時間の1/3が赤信号での停止であるとの調査もあり\*7、莫大な数の人々が一生涯のかなりの時間を交差点上で無駄に浪費しているため、改善によるメリットは非常に大きいと考えられます。また、バスや路面電車の速達性や利便性が向上することも考えられます。

なお、歩行者用信号がある場合でも、イギリス等では歩行者の青点滅中に車側が赤点滅となって一旦停止後進むことができるため、車の停止時間が日本より短くなります\*5。

### 4. 環境負荷

従来信号と歩車分離信号は、停止(アイドリング)、再加速を行う頻度が高いと共に、交差点直前まで加速していたのに急に黄色に変わることもあるため、車の消費エネルギーが平均的には大きいと考えられます。また、信号設備の稼働に電力を常時消費すると共に、製造や維持、更新時にも資源を消費します。

一方、ラウンドアバウトでは交差点に接近したら早めに減速を開始できると共に、完全停止から再加速する頻度が少なく、車のエネルギー消費が少ないと考えられます。それにより信号や一時停止のある交差点に対し、CO2の排出量が23~37%減、その他の有害物質の排出量も最大45%減少するとの報告があります\*4。

上記より、ラウンドアバウトは歩車分離信号

に対し安全性は同等以上で、他の性能は格段に優れています。このため、海外では歩車分離信号よりもラウンドアバウトが非常に多く採用されていると考えられ、今後の道路予算減少や環境問題の深刻化等も考慮すると、日本でも歩車分離信号の設置だけでなく、ラウンドアバウトの普及を進めるべきだと言えます。

## 日本のラウンドアバウトの問題点と改善策

ラウンドアバウトは非常に優れているにもかかわらず、日本では殆ど普及していません。この理由として下記3点が考えられ、対策を提案します。

### 1. 国が特定のラウンドアバウトだけを推奨している

国土交通省は、環道の外径が大きい、かつ1車線のラウンドアバウトだけを推奨している※8



図4 イギリスのミニラウンドアバウト 出典：英会話  
MODERN ENGLISH KORIEEN BLOG モダン花子 世界の旅「roundabout パート2

ため、敷地に余裕が少ない、または2車線以上の道路の交差点には設置が困難です。

しかし、海外では狭い交差点(図4)や2車線以上の道路にも数多く設置されています(パリ凱旋門の環道は約6車線)。図5に日本の狭い2車線道路にある従来交差点をラウンドアバウト化した場合のイメージを作成しましたが、敷地を拡張せずに設置できると思われます。なお、径が小さいラウンドアバウトは大型車の転回が不可能であったり、右折時に中央島の上を走行して他交通の障害になることがあります。従来の交差点でも同様であり、それが設置不可の理由にはなりません。

### 2. 通行方法がわかりにくい

環道の車線が複数ある場合、内側車線へどこで入るべきか最初は分からないと思われます。この対策として、誘導のための点線を引くことを提案します(図5に記載)。

### 3. 交通量が多いと環道への進入が困難

現状では環道内の車が優先であるため、環道内を走行する車に安全な車間が無い限り永久に進入できず、やむを得ず強引に割り込むことが現実的に行われています。この対策として環道内と進入する車を対等とし、先着順に交互に合流させる(標識を掲示する)ことを提案します。この「先着優先」の詳細については後述します。

## ラウンドアバウト以外の改善策

ラウンドアバウトの普及には時間が掛かり、また、設置が困難な交差点もあるため、歩車交錯等による交通事故死傷者を早急に減らすためには、従来信号のまま安全性向上を図ったり、他の方法で信号を無くすことも検討すべきであり、以下4点の対策を提案します。



図5 2車線道路の交差点をラウンドアバウト化したイメージ図 (Googleマップに追記)

### 1. 横断歩道を交差点から離す

現状では横断歩道と並行する車道が近い場所が多く、左折開始時に車と歩行者との距離が近いと共に、車体が斜めの状態で歩行者を確認するため、車高が高い車では直接目視できない死角に入ったり、窓枠に隠れる可能性が高くなります。右折の場合も対向車線と横断歩道の間に待機スペースが無いため対向車と歩行者を同時に確認する必要があり、歩行者を見落とす可能性があります。また、信号がない交差点で優先道路に進入する際も横断歩道上に停車して歩行者を妨害することがあります。この対策として、横断歩道を交差点から車1台分程度離して設置すれば、問題を改善することができます。

なお、国交省の道路設計基準<sup>9</sup>でも「直進車道端から3～4m程度後退させることが望ましい」との記載があるにもかかわらず、実際には全く守られておらず、重大な問題だと思われます。

また、横断歩道を交差点から離すことで、左折時は歩行者横断待ち時に後続車の進路を妨害しにくくなると共に、右折時は対向車と歩行者を個別にやり過ごすことができるため、通過時間や渋滞が減少する効果も見込まれます。

### 2. 歩行者用信号の青点灯時間を短縮し、

#### 青点滅時間を延ばす

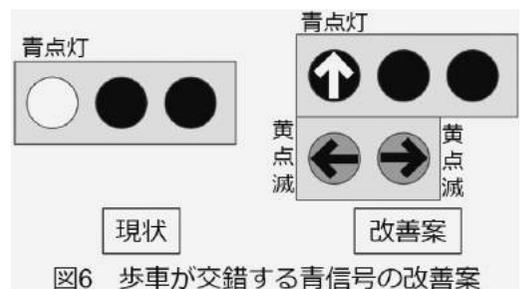
現状の歩行者用信号では、青になって暫く経ってから渡り始めた場合、渡り切る前に赤になり、時間の設定が明らかに不適切です。それにより歩行者が急に走り出したり、車の運転者が歩行者の近くを強引に通過する等の危険性が考えられます。

歩行者用の青信号は歩行を開始させることが目的であるため点灯時間は短くて良く、青点滅時間を歩行速度が遅い人に合わせて長く取るべきです。なお、あるイギリスの横断歩道では、青点灯時間が5秒、青点滅時間が10秒との情報があります<sup>5</sup>。

また、日本では横断歩道を道路に対して斜めに設置し、わざわざ横断距離を延ばして歩行者を危険に晒している場所が多くあり、最短距離になる直角に設置すべきです。

### 3. 車の青信号を、青の直進信号と右及び左矢印の黄色信号の点滅にする

従来信号における歩車交錯の最大の原因は、車が青信号なのに歩行者が横断するということであり、直進であれば歩行者は横断しないことに対して、二重ルールになっていると言えます。この紛らわしいルールが「右左折しても歩行者が横断しない」との勘違いを生み、事故を発生させているため、右左折の信号を独立させて黄色点滅にすることで、勘違いを防ぐことができると考えられます(図6)。ただし、この方法は信号を改造するコストが掛かる問題があります。



なお、矢印の形が黄色に発光する灯火は、日本では路面電車用となっていて混同する可能性があるため、海外で一般的である黄色の背景に黒の矢印が浮き出る灯火<sup>10</sup>にすれば区別できると思われます。

### 4. 一方通行やT字路にして信号を無くす

双方向車線の道路が十字に交差する日本で一般的な交差点は、多くの方向から車と歩行者が来るため、交通量が多い場合には信号が設置されていますが、道路を一方通行としたり、交差点位置をずらしてT字路とし、更に横断歩道を交差点から離す(既述)ことで、車や歩行者との交錯が減り、信号を無くせる可能性があります。イギリス等ではこれらの方法により無信号としている交差点が非常に多いようです。

### 無信号の従来交差点に対する ラウンドアバウトのメリット

以上、信号のある交差点についての改善案について記載しましたが、無信号の交差点の一旦停止

は信号と同様のデメリットがあり、ラウンドアバウトに変更することで信号のある交差点に対する場合と類似の多数のメリットが得られます。更に、無信号の従来交差点から変更する場合に特有の下記3点のメリットが考えられます。

### 1. 優先/非優先を間違えない

従来の無信号交差点では、非優先側に「止まれ」の標識が無かったり、標識があっても道路幅が同等である場合等に、センターラインや標識を見落とし、優先/非優先を間違える可能性が高い場所が多数あります。また、間違えた際は双方が高い速度で衝突し、重大な事故となります。一方、ラウンドアバウトではどの方向の道路も優先ではなく、双方が減速しているため、衝突の可能性と被害の程度が低くなります。

### 2. 安全確認方向が少ない

従来の無信号交差点で優先道路に右折合流する場合、高い速度で左右から接近する車と、対向車、直前と右折先の横断者の合計7方向を一度に確認する必要がありますが、人間の能力を超えて

いると言えます。一方、ラウンドアバウトは減速している右方向の車のみを確認で済み、圧倒的に安全性が高いと考えられます(図7)。

なお、従来の交差点に多くある一時停止線は、交差する道路の安全確認が全く不可能な手前の位置にあると共に最徐行していても違反であり、警察の罰金稼ぎ以外の目的が分かりませんが、ラウンドアバウトでは環道内の車が来なければ止まる必要は無く、警察の取り締まり工数が削減できます。

### 3. 見にくい左斜め後ろから来る優先車を注意する必要が無い

トラック等、左斜め後ろの視界が悪い車では、その方向から優先車が接近しても確認することが不可能ですが、ラウンドアバウトでは全ての車は環道内の車が来れば譲る必要があると共に、環道内の車は前方向に進入車を確認することができるため確実に安全確認ができます(図8)。なお、直角の従来交差点でも左手前の車線上に車が停車して視界を遮っている場合は、同様の危険があります。

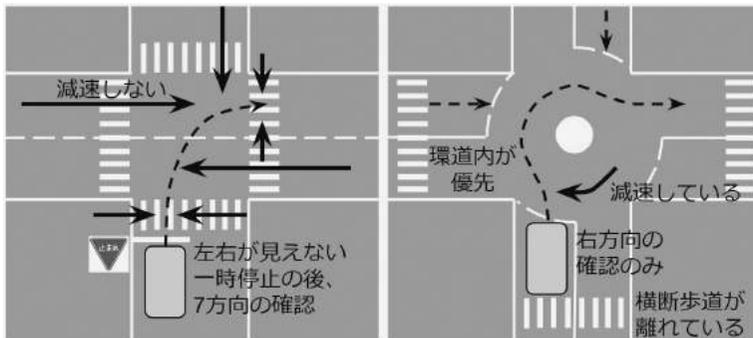


図7 信号の無い従来交差点とラウンドアバウトの確認方向比較

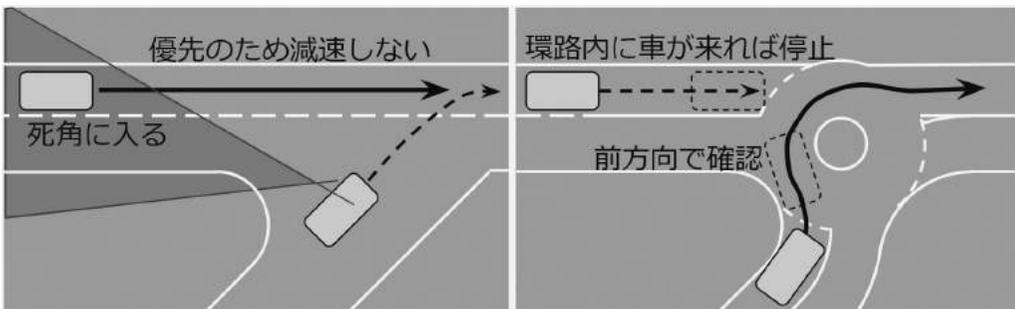


図8 鋭角交差点における、信号の無い従来交差点とラウンドアバウトの比較

## ラウンドアバウトの本質は先着優先

図4のように小さい交差点をラウンドアバウトに変更した場合、右折が大回りになる以外の車の動きは従来とほぼ同一ですが、大きな違いは優先権で、どちらかの道が優先ということが無くなり、先に交差点に到着した車が優先(先着優先)となります。この先着優先の考え方は、全ての車が常に他の車を注意し、先着順に通過するという最も自然で分かり易く効率的な方法です。一方、信号や優先道路がある交差点は、交通量や歩行速度に関係なく機械的に通行時間を区切ったり、見落とし等をしない前提で高速度で通行させたり、車間が空いている前提で高速度の優先車の間を交差・合流させるという、机上の空論のような明らかに無理のある通行方法だと言えます。このため、ラウンドアバウトにしないで、全ての交差・合流部(車線変更や道路外との出入り等を含む)について先着優先を適用することで、ラウンドアバウトと同様に安全性や車の流れが改善すると考えられます。これについては会報109号でも投稿していますので参照下さい。

以上、普及が進まない歩車分離信号の対策を提案しましたが、最大の問題点は、行政や警察が保守的で変革に消極的であることだと思います。ラウンドアバウト等は半世紀以上前から海外で広く普及し、非常に優れていることが明白になっているにもかかわらず、日本は世界から取り残されて問題の多い従来信号を設置し続け、多くの貴重な命や時間、コストを失い環境負荷

を増やしてきました。このような行政等の意識を変えさせるには我々市民が多く声を上げ続けるしかないと思いますので、会員の方々も行政等に意見を送る等、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 : NetIB-News 歩車分離式信号機の導入促進と克服すべき課題(前)
- ※2 : クルマ社会を問い直す会 会報第110号 P11 歩車分離信号の必要性と普及への課題
- ※3 : 以下に記載の国土面積、可住地面積、信号機数から、可住地面積あたりの信号機数を算出  
プレイス エクスプローラ Data Commons  
日本、イギリス  
JICE 低地に広がる日本の都市  
警察庁 都道府県別交通信号機等ストック数  
smartdrive 世界一信号機が多い国、日本。信号機は本当に安全を守ってくれる?
- ※4 : ウィキペディア ラウンドアバウト
- ※5 : クルマ社会を問い直す会 調査報告寄稿「歩車分離信号の国、イギリスを視察して」
- ※6 : WEB CARTOP 経済損失は年間「12兆円」！「事故」や「工事」に比べて圧倒的に多い「交通集中渋滞」の理由と減らす方法とは
- ※7 : PR TIMES 日本が世界最高ランクの信号密度!? 1時間に22分も赤信号で停止するという結果も
- ※8 : 国土交通省 望ましいラウンドアバウトの構造について
- ※9 : 国土交通省近畿地方整備局 設計便覧 第3編 第14章 交通安全施設 第4節 2-1 横断歩道の後退
- ※10 : Light EXPRESS(Blog) 信号小話4 矢印信号

(神奈川県横浜市在住)

朝の連ドラは「舞い上がれ!」、そして今年の干支はウサギで「跳ね上がれ!」。

そんな明るい気分で新年を迎えたが、1月も半ばを過ぎてから立て続けに2件も私のごく身近に悲惨な事件が起きて私の心は一気に沈んだ。

私はコロナ禍前までは中学・高校時代からの4人の親友とともにほぼ毎月喫茶店やホテルロビーの喫茶コーナーなどで会って談笑し続けてきたが、緊急事態などが発令されてからは毎度の呼びかけ人のA君は慎重居士ゆえか集合呼びかけもしなくなっていた。それでも4人の間では時折電話やメールなどで近況を語り合っていた。

そんな中、1月21日の朝に電話がけたたましく鳴り、4人のうちのB君がA君宅の未明の全焼を知らせてくれた。後に聞いた話だが、A君はすぐ夫人を起こし、寝間着姿と裸足のまま携帯も持ち出す暇もなく近所の方から救急車を呼んでもらい病院に駆け込んだ。

2人の身体は大事に至らなかったが、以後市内の娘さん宅に住まいすることとなった。

あのしっかり者のA君宅が「火の不始末」ゆえの失火とは考えられず、冬場になってからの火災多発は全国的傾向だが、山形県では1月20日現在で1月の火災件数は既に23件(1/26現在では30件)、既に昨年同比で11件多く、1月としては過去最多。

山形県に限らず、全国的に火災のニュースはあまりにも多く、それらの中には「放火」もかなり含まれているのではないかとさえ思えてくる。最近ではフィリピンを拠点とした日本国内でのSNS利用による初対面同士の強盗団事件が頻発しているが、4年目にも及ぶコロナ禍による人心のすさんだ世相の中で放火を試みる者が増えても不思議ではない。もしかしたらA君宅の火災も放火魔によるものかとも思ってしまう。

そしてその火災からわずか4日後の朝、新聞を開いていた家内が大声で「新聞記事の交通事

故の加害者はAさん宅の火災を知らせてくれたBさんではないの?」と別の部屋にいた私を呼び出してくれた。確かにB君であった。

その事故は前日1月24日の朝、B君がクルマで(たぶん)近郊の温泉施設に向かう途中に信号機のある十字路を右折直後に犬の散歩中の女性をはねて車体の下に巻き込んで死亡させた(同日20時に病院で死亡)ものである。

B君もA君同様に律儀にして温厚な性格の慎重居士であった。なんでその慎重な性格の彼が死亡加害事故を?と思わざるをえないが、雪国山形にしては事故現場の路面の積雪はゼロに近かったものの、早朝ゆえに氷点下の寒さ。彼もA君も私と同じ後期高齢者。火災に遭ったA君のことが運転中に脳裏に浮かんで彼の今後を心配したり、或いは体調に異変があったとも考えられる(いずれも確証はない)が、とにかく死亡事故の加害当事者である。犠牲の女性の家族の衝撃はもっと大きいはずである。

自宅が全焼のA君にしても、歩行者を死亡させたB君にしても、穏やかな余生を送ろうとしていたに違いがないのに悔やまれてならない。あまりにも衝撃さに私はしばらく言葉を失い、虚脱状態になっていた。それでも4人仲間のうちのC君と電話で話していたら、彼は奥様と話合って運転免許証の返納を決意したということである。

C君のように高齢になるまでクルマを手放せなかった人々はしばらくはかなりの不便さを感じてならないであろう。それゆえ行政は自発的に免許証を返納した高齢者、及び非高齢者であっても免許証を返納しようとしている市民の利便向上のために公共交通網(タクシーを含む)の再整備を急いでほしいものである。また、我々世代は単にそのような施策を待ち望むだけでなく、こちらからも積極的に共に行政と社会に強く働きかけるべきであろう。

(山形県山形市在住)

91歳の夫、昨秋、駅の構内で転んで大けが(右手首骨折、顔面7針縫う)。入院はせず(医者が自宅療養と)、家で暮らす日々。食べ物はよく食べます。私の手を借りることによって日常生活はできています。

家の中にばかりいるのはよくない。寒いからいやだ、いやだとぐずる(?)夫を誘って、家のまわりを日の高いうちに15分くらい歩くようにしています。夫は私の手にすがって歩きます。医者も無理のない程度で外を歩くことをすすめます。人様にも会えるし、外はいい。

ここからが書きたいことです。

15分の外歩きの間に、クルマ20台くらいに遭遇します。道のわきによけてよけて行く私たち。私たちが気づかって最徐行するクルマもあるけれど、迷惑そうに(失礼ながら)眉を寄せて私たちを見るドライバーもいる。こわいね。クルマはこわいけど、私たち歩行者は道を歩かねばなりません。道はクルマのものでもあるけれど、王さまである歩行者のためのもの。「歩行者は王さま」—この言葉は以前流行りましたね。今はあまり聞かなくなったようですけど。)一生懸

命歩いている歩行者に、目を、心を、温かい気持ちを送る社会でありたいですね。ぜひそういう社会にしましょう。

会報110号の他の記事について触れます。21ページの、会員でお医者様の岡田百合香さんの一文が目にとまりました。「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を軽視した日本の“クルマ社会”を何とかしようと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」と。岡田さん、そうですよね。現実はこのですけど、現実の不当を見つめ、声を上げ続けていくのが、この“会”ですよね。

また、会員の神田厚さんは、快適さ快適さと求め続ける現代人の生き方を批判しています。快適さを求め続けて、科学が地球をほろぼすことのないように見守り、声を上げ続けていくのも、私たちの“会”の大事な任務であると、再認識し合いたいと思います。

岡田さん、神田さん、ありがとうございます。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

## 新入会員からのメッセージ

平得 忠さん

初めまして。沖縄県在住です。

2019年11月に長女(当時15歳)を少年犯罪の無免許運転交通事故で奪われ、犯罪被害当事者遺族となりました。

様々な犯罪被害者支援の会に支えられ、事件から早3年という月日が経ちました、まだ裁判も終わらない中、何とか自分を見失わないよう、藁にも縋る思いで過ごす毎日です。

今の自分に出来る事を一生懸命に尽くし、犯罪被害者や加害者を出さない、つぐらない車社会の実現に取り組んでいければと思います。宜しくお願いします。

# 2023年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ

Zoomでも参加可能。講演会は非会員も参加できます。

クルマ社会を問い直す会は、第29回、2023年度総会・講演会を開催いたします。

今年も会場で開催するとともに、オンライン(Zoom)で全国からご参加いただけます。

総会では、2022年度の活動報告・決算、2023年度の活動計画・予算・世話人選任、会則一部変更等を議事とします。会員の皆様にはご参加をお願いいたします。なお、総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願いいたします。

## 《日程》

2023年 4月15日(土)

[総会] 13:00~15:00

[講演会] 15:20~17:20

## 「生活道路を生活の場にする “ボンエルフ”を日本にも」

欧州では半世紀前から広がり根づいた、クルマより人を優先する道“ボンエルフ”。その歴史や意義、課題などを通して、安全に心豊かに暮らせる道のあり方を探ります。

講師：<sup>みない</sup>薬袋 奈美子さん(日本女子大学教授)

### 【講師紹介】

日本女子大学家政学部住居学科教授。研究テーマは住環境とコミュニティ、都市計画など。イギリス、デンマーク等国内外の住環境について研究する傍ら、東京・雑司ヶ谷など国内外各地のまちづくりに携わり、快適で人々が心豊かに暮らせる居住空間を研究されています。日本建築学会、日本都市計画学会等に所属。

### 《Zoom参加方法》

参加希望者は4月7日までに同封のハガキもしくはE-mailにて共同代表・青木勝へ、総会(会員のみ)・講演会(非会員も参加可能)のいずれに参加したいかを明記して、氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申し込みください。後日案内メールをお送りいたします。

※Zoom操作に不慣れな方は事前練習希望と書き添えてください。

《参加費》 無料

## 《会場》

きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館)

第4講習室(5階)

東京都品川区東大井5-18-1 電話:03-5479-4100

www.shinagawa-culture.or.jp/curian/access.html

※JR京浜東北線・東急大井町線・りんかい線

「大井町駅」東口 徒歩約2分



★新型コロナウイルスの影響で会場が変更になる場合もあります。会場に参加予定の方は連絡先を青木へお知らせいただくか、会のホームページ等でご確認ください。

★問い合わせ・参加申し込み

共同代表 青木 勝

電話:090-8650-7263

E-mail: osakahorai551@yahoo.co.jp

## 共同代表より

青木 勝

今年の総会、講演会も東京の会場で開催するとともに、オンライン(Zoom)でも参加できることにいたしました。これにより全国各地の会員の皆さまにご参加いただけます。

講演会は日本女子大学・葉袋奈美子教授に、安全に心豊かに暮らせる道のあり方を探るため、欧州で根付いている道“ボンエルフ”について、お話をいただきます。

そして、総会は当会の活動や皆さまのご意見

を話し合うことができる場です。今年も多くの方の参加を願っています。(総会欠席の方は委任状の送付をお願いします。)

また、総会やZoom操作などで分からないことがあれば、メールやハガキにてお問合せください。折り返し、お返事いたします。

それでは、みなさまと当日お会いできることを楽しみにしています。

足立礼子

日本自動車連盟(JAF)が2016年から「信号機のない横断歩道での車の一時停止率」を都道府県別に公開して以来、各都道府県警察は、わが地域の一時停止率を上げようと対策に必死です。奇妙なのは、一時停止率を上げるにはドライバー教育(道路交通法を守らせること)しかないはずなのに、歩行者教育に力を注ぐ都道府県が多いことです。「手を上げて横断の意思をしっかり示せ、左右をよく見てドライバーの目も見て渡れ、停車の陰から別の車が来るかもしれないからそれにも気を配れ」等の教育です。

さらに、横断したら停まった車にお礼をせよ、などと本末転倒の指導を臆面もなくしている警察もみかけます。埼玉県警でも、「安全に道路を横断するために」という4つの指導ポイントの1つが、『にっこり「会釈でありがとう」歩行者もドライバーも気持ちよく、お互いに思いやりを持って、停まった車の運転手に感謝の気持ちを示しましょう』というものです。

運転者の多くが道路交通法も守れない情けない現状では、歩行者に注意を呼びかけることもやむを得ないとは思いますが、なぜ停まった車に感謝までしないとならないのでしょうか。横断歩道は歩行者が危険に満ちた道路を安全に渡る希少な空間、いわば急流に架かる橋です。もし車が止まらず人と衝突すると、時速40kmの軽

自動車でもその衝撃力は人の千～数千倍、歩行者は間違いなく殺傷されます。「お互いに思いやり」などという問題ではなく、車側に歩行者の命を預かる100%の重い責務があるのです。

ところが、車優位意識がしみ込んだドライバーの行動は指導しても変わらない。そこに出現したのが「横断後に子どもにお礼をさせたら停まる車が増えた」という長野などの実例です。歩行者にお礼をさせればドライバーの優越意識を損ねずに停まらせることができ、双方万歳というわけです。現に埼玉県警の人も、電話で話をした際に「歩行者に横断後に車にお礼をしてもらうのは、運転者への指導の意味もあるんです。お礼をされると運転者が次から停まろうという気持ちになるんですよ」と誇らしげに語っていました。

しかし、有り体に言えば、このお礼は弱者が身を守るために強者にへつらう行為であり、子どもに思いやりなどと教えるのは間違った教育です。また、ドライバー側には道路交通法遵守という重い義務と思いやり行為とを混同させ、法を守る意識を希薄にさせてしまう危険もあります。警察にその認識がゼロだとしたら怖いことです。それ以前に、法遵守義務を実行させるために子どもにお礼をさせるなんて、警察もドライバーも恥ずかしくないのでしょうか。

昨年7月に会員の川村雅則さんに講師をお願いして学習会「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」を開催し、この学習会で学んだことを基にして当会は昨年11月24日に「運転労働者の条件を改善し、持続可能な輸送を求める要望書」を提出しました。職業運転手の労働条件に関連する法律や制度について、労働組合など様々なところから議会や行政などに対して意見が出ています。そのような中でクルマ優先でな

く人優先の社会を目指す当会ならではの問題意識から意見を出したことは意義があると思います。これまでと同様に、報道機関や政党などに今回の要望書提出を知らせるメールを送っています。受け取りの返信をくれたところもあります。

忙しきで実務が遅れている部分がありますが、会の活動が滞らないよう工夫して努力してまいります。

## 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。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

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

## 会費の複数口の振り込み・カンパのお願い

2023年度会費の振り込みをお願いします。

当会運営のため、複数口の会費やカンパをお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやカンパ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「2022年度会費払込済」「2023年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2022年度、2023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2023年1月31日までの会費・寄付払込者は123個人・団体です。払込者のうち44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2023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、複数口の会費やカンパ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(会報108号に同封)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。5、6の投稿には登録が必要です(会員限定)。登録手順は group@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)

### ▶▶ 当会ホームページのおもな新規記事(2022.11月～2023.1月) 平間健嗣

- ◎2022年の「世界道路交通被害者の日」は11月20日(日)(2022.11.12)
- ◎2022/11/19「世界道路交通被害者の日」キャンペーンin大阪 開催(2022.11.16)
- ◎2022/11/24「運転労働者の労働条件を改善し、持続可能な輸送を求める要望書」を提出(2022.11.26)
- ◎会報『クルマ社会を問い直す』第110号 2022年12月発行しました(2023.1.13)

## 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～110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。2023年1月31日現在で参加者は88人です。

参加希望者は、管理人安彦 group@kuruma-toinaosu.org までメールを下さい。もしくは公式ホームページの問合せフォームからお願いします(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。投稿の形でのお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえMLから削除させていただきます。

また新規参加の方において、配信不着の事象がありました。当ML管理者へのエラーメッセージが来なかったため把握出来なかったもので、これはパソコンやスマホ、タブレットなどの初期設定におけるフィルタ(受信選別)に起因するものでした。またプロバイダのセキュリティも日々アップデートされています。皆様も機種変更の際に配信のMLメールが届いていないなど疑問の場合も上述の管理人メールまでご一報下さい。助言できる場合もございます。

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

### 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(会報108号に同封の名簿参照)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。

## ■2023年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ

▶▶▶ 詳細は **27ページ** をご覧ください。◀◀◀

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。

開催日 2023年 **4月15日(土)**

[総会] 13:00~15:00

[講演会] 15:20~17:20

講演テーマ: 「生活道路を生活の場にする  
“ボンエルフ”を日本にも」

講師: <sup>みない</sup>薬袋 奈美子さん(日本女子大学教授)

会場 きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館)

第4講習室(5階)

東京都品川区東大井5-18-1 電話: 03-5479-4100

※JR京浜東北線・東急大井町線・りんかい線

「大井町駅」東口 徒歩約2分



### ■「クルマ社会を問い直す」112号原稿募集のご案内■

●次号発行予定: 2023年6月下旬

●原稿締切り: 2023年4月30日(締切り厳守で  
お願いします)

●送付先: 林 裕之 hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp  
(会報108号に同封の名簿参照)

\*\*\*\*\*

#### 【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です。

◎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。

・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。