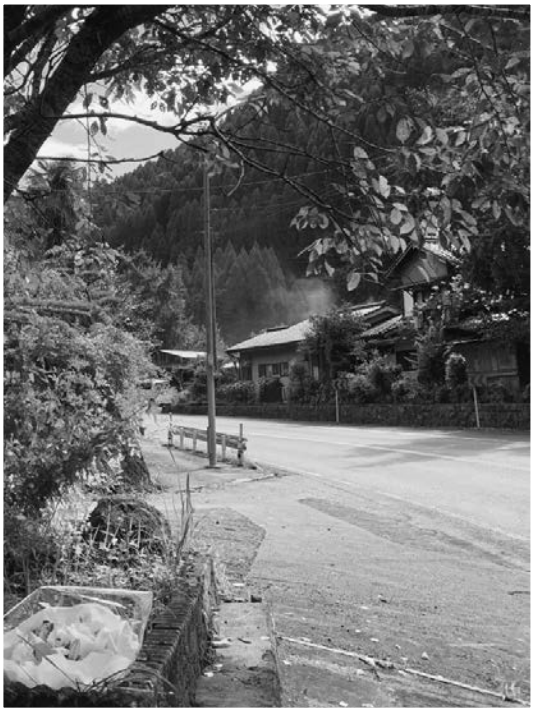
クルマ社会を問い直す

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）
Tel 090-8650-7263
編集：林 裕之、足立礼子、
高木久志、大貫華織
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

112

2023年6月30日発行
（年4回発行）
会創立1995年



この写真は、国道210号線、大分県日田市天瀬町塩井バス停前、会員の家族が犠牲になった交通事件現場。５年前の６月19日の朝、雨天、写真の奥から約時速80km、制限速度より30kmのスピードオーバーで走行してきた中型トラックの運転手がセンターラインを超え、会員の家族に衝突してきて、生命を奪いました。被害者遺族である会員がおまいりで供花し撮影、しかし花は持って帰らされ、碑やオブジェは近隣の住民や役所にお願いしても大反対され、現場で事件は無かったかの様に時がたっています。
（写真と文／会員高木久志さん）

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　2023年度（第29回）総会を開催（林 裕之）…… 2
2022年度活動報告 …… 5
2023年度活動計画 …… 7
2022年度決算・2023年度予算 …… 8
2023年度世話人の紹介と役割分担 …… 9
▪ 会則の改正 …… 10
▪ 会の活動　薬袋奈美子さん講演「生活道路を生活の場にする“ボンエルフ”を日本にも」報告（足立礼子）…… 11
▪ 公共交通ルポ　鉄道のローカル輸送と波動輸送
～首都圏から近い好立地でも苦境にあえぐ久留里線は、JRローカル線の縮図？～（井坂洋士）…… 19
▪ 研究・考察　走行距離課税で地方ユーザーの負担は増えるのか？（小島 啓）…… 25
▪ 投稿　クルマ社会という陥穽（三田直水）…… 32
総会に参加しました（木村孝子）…… 32
赤字ローカル線問題はバス転換で解決されるのか（林 裕之）…… 33
▪ 会関連の新聞記事　薬袋奈美子さん講演の紹介 …… 36
▪ 追悼　土居靖範さんを偲ぶ（青木 勝、足立礼子）…… 37
▪ メッセージ、案内、お願い等　世話人から…38／地域活動連絡係から…40／2023年度総会出欠葉書のメッセージ…42
共同代表・事務局より・会計よりほか…43
▪ 案内板　「オンライン学習会＆ミーティング」（話題提供：小島 啓さん）のお知らせ／原稿募集案内 …… 48

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

リポート 会の活動

2023年度（第29回）総会を開催

林 裕之（世話人）

2023年４月15日、東京都品川区の「きゅりあん」において、2023年度（第29回）総会が開かれました。今年度も昨年度同様コロナ禍の関係で、会場での参加に加え、オンライン（Zoom）でも参加できる形にしました。会場の参加者は15名、オンライン参加者は13名、委任状提出者は68名で定足数の過半数（83名）に達し、総会が成立しました。

まず足立礼子共同代表が挨拶をしました。挨拶の内容は43ページの「代表より」をごらんください。

続いて総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。まず2022年度の活動報告（5ページ）及び2022年度の決算報告（8ページ）と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。

次に2023年度活動計画案（7ページ）と2023年度の予算案（8ページ）の提示があり、いずれも承認されました。

次に会則の改正案が提示され、承認されました（10ページ）。

引き続いて人事関係の議事に入りました。まず2022年度で世話人を退任する杉田正明さんと平間健嗣さんが挨拶をされました。その後、新人４名を含む13名の世話人の立候補が確認され、2023年度の世話人として選任されました。次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。その後地域活動連絡係の確認がありました（名簿は本冊子送付時に同封していますので、ご参照ください。また、９ページに世話人の役割分担を、38ページに世話人と地域活動連絡係の一部の方のメッセージを掲載しています）。

全ての議事が終了した後、青木勝共同代表の挨拶があり、総会は終わりました。

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

◆ブログ、SNS等によって会の情報発信が行われており、一部にかなり強い個人的意見も見られるが、これは会の公式見解ととられかねない。執筆者がその内容について責任をもつことを明確にする必要があるのではないか。

〈回答〉会の立場において意見を書く場合の方法については検討中である。

◆決算案と会の財政状況について

・総会前に発表された決算見込み（案）では、会は20万円の収入が不足していたのに最終的な決算では不足はなくなっている。一部の会員が高額のカンパをしたことで収支のバランスが取れたのか。

・今年は何とか不足はなくなったが来年度も同様に収入が不足する可能性がある。何らかの対応が必要である。

・1000円程度の会費の値上げが必要ではないか。

・会報作成費が大きいのでこれを削れないか。会報については、入札で印刷業者を選定すれば安くすることができるのではないか。

・会報はPDFで配布すれば安くできるのではないか。

〈回答〉ご指摘のように多額の寄付をした人がいたので収支の帳尻があった。収入を増やすために、複数口の会費の納入やカンパをお願いしている。

会費を値上げする案も出ているが、会費を上げると会員が減少する恐れがあるのでその決定はしていない。会員を増やす方法を考えなければいけない。

会報の印刷については、複数の会社の見積もりをもらったうえで決定している。

会報をPDFで配布するということについては現在検討している。

〈会計係からの補足説明〉

・決算報告の「事業費」＊５には「交流会、冊子作成、Zoom利用料等」と記載されているが、実際には交流会、冊子作成は実施しなかったため経費は発生していないので事業費として必要であったのはZoom利用料だけである。

オンライン（Zoom）で総会に参加した会員

◆具体的活動の各テーマには担当者が示されているが、これは個人としての活動か、会の活動かよくわからない。また、活動へのかかわり方がよくわからない。
〈回答〉活動テーマは会の活動という位置づけである。また、考えたり議論するということもその中に含めている。担当者は世話人が多いが、世話人だけが取り組むのではなく、希望する人が中心となって活動することができる。世話人以外の人も是非活動に参加していただきたい。毎年、会員メーリングリストでこの具体的活動テーマの提案や参加の呼びかけはしているが、反応はない。

活動テーマのどれかに加わりたい場合、担当者か世話人に連絡すれば加われる。

◆具体的活動テーマ４の「運転免許制度を考える」とはどういう意味か
〈回答〉事故を防ぐために、科学的な方法で、運転には適していない人が運転免許を取ることがないようにする方法を考えるということである。

〈ブログ担当者からの連絡〉
・会のブログのうち、「脱クルマフォーラム」と「歩行者の道」は投稿が滞っているので削除する。

◆公共交通機関は私たちの足である。日本の公共交通機関は立派でエレベーターが設置されている駅も多い。隣人が駅までクルマで送ると申し出てくれるが、それを受諾すべきかどうか迷ってしまう。確かにクルマも大切であるが、歩ける人が安易にクルマに乗るのは問題である。

◆化石燃料の消費量拡大に伴って地球温暖化が進行している。公共交通機関も自転車もあるのにすぐにクルマに乗るということは問題である。

会計状況と具体的活動テーマについての補足説明

世話人会

皆様のご協力のおかげで４月15日の総会で議案が承認され、2023年度活動がスタートしました。議案について多くのご意見をいただきましたが、総会では説明できなかったこともありましたのでここに補足いたします。

■決算案と会の財政状況について

３月末発行の会報には、収入不足の決算が予想されたため、「当会の財政状況は窮迫しています。約20万円の収入不足が予想されます。会員の継続ならびに複数口の会費やカンパをお願いいたします。」と記したチラシを同封いたしました。そのお願いに応えてくださった会員の皆様のおかげで、総会では収支が均衡した決算案を提案することができました。しかし、今後も同様な状況が予想されるなら別の対策検討が必要ではないか、等のご意見が出されました。

これについては、総会でお答えしたように財政窮迫状態は長年続いており、一部会員のカンパで帳尻を合わせている状態です。会の予算規模（約80万円）を会員数で割った年会費は4000円以上になります。しかし、一律の会費の値上げは厳しい会員もおられると推察されます。減免措置も検討はしたものの現実的ではなく、会員それぞれのお気持ちに委ねる形（複数口の会費やカンパのお願い）とした次第です。

赤字改善のためには、会員増加と支出抑制の対策が必要です。会員を増やす対策としては、ホームページやブログ、SNS等で会の趣旨や活動を一般の人に広め、講演会をオンライン無料参

加にするなどしていますが、さらなる工夫が必要と考えています。支出抑制対策としては、会報を希望者には郵送でなくデータ送信にするなどの対策を検討中です。どちらも皆様のお力添えが欠かせませんので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

■「具体的活動テーマ」への参加のお願い

活動計画に記した「具体的活動テーマ」12項目は、個々の会員が関心分野について考えを深めることも会の活動にとって重要と考え、会員から取り組みたいと意思表示のあったものを記しています。

活動とは、そのテーマについて「考え、議論する」ことに始まり、具体的行動の提案など自由です。定期的活動報告などの義務はありません。

テーマごとに担当者名を記していますが(便宜上、世話人が多いですが)、参加したい会員は、どなたでも参加いただけます。ご希望のテーマの担当者もしくは世話人のだれでもかまいませんのでお問い合わせください(本会報に同封の名簿参照)。これまで、どのテーマも担当者が考えるだけにとどまりがちでしたが、今後はZoomの活用など複数のメンバーで議論しやすい方法の提案もしていきたいと考えています。

＊講演会終了後、交流会・意見交換会を開催し、16名が参加しました。出たおもな意見を紹介します(講演会に関連する意見も含まれています)。

・集合住宅内の道路をボンエルフにすることは、道交法の規制がないので、団地の人が同意すれば実現の可能性が高いと思われる。

・自動運転は信じたくないが、次のような機能があればいいと思っている。運転手がスマホを見ていたらクルマが止まる。速度オーバーすると速度を落とす。子どもが遊んでいたら、速度を下げる。

・日本の歩道には電柱があって歩行しにくい。電柱は地中化する必要があった。

・日本の道路交通法は車の通行を円滑に流すことを主眼としている。円滑から共存が大事だと思う。

・日本の道路交通法は通行するクルマや歩行する人の視点で作られている。生活する場や滞留行為をするという視点では作られていない。国はイギリスのようなストリートマニュアル、生活道路マニュアルを作り、生活道路はこのためにあるという目的を明確化して、滞留行為が道には必要だと明言する必要があると思う。

・私は常に自分が事故に遭ったらどうしよう思っている。クルマと人との共存という言葉になじめない。圧倒的な力の差がある。運転手が事故をして奪われるものは免許などだが、歩行者が奪われるのは生命、人生である。ドライバーが「申し訳ないけど、通らせていただく」という意識をもつことが大事だ。住民たちが自分たちの利便性と歩行者の命を同列で語る日本は異常であると思える。

クルマ社会を問い直す会 2022年度活動報告　2023.4.15 総会決議

2022年４月16日　第28回総会開催。（東京都北区「北とぴあ」にて。会場参加者15名。オンライン参加者14名）

2022年４月16日　講演会「移動と地域公共交通を考える―コロナ禍と日仏比較から―」（講師：西村 茂さん／金沢大学名誉教授）開催。

2022年４月16日　講演会後、意見交換会開催。

2022年４月17日　新世話人会開催。2022年度世話人11人の役割決定。
共同代表：青木 勝・足立礼子／事務局：平間健嗣／会計・名簿管理：青木 勝／渉外：佐藤清志、岡田百合香／会報作成：林 裕之、足立礼子、岡田百合香／会報発送・冊子管理：青木 勝、杉田久美子（地域活動連絡係）／ホームページ管理：冨田悦哉、平間健嗣／メーリングリスト管理：安彦守人、冨田悦哉／SNS管理：榊原茂典、安彦守人、冨田悦哉、上田晋一、岡田百合香／オンラインミーティング：青木 勝／写真・データ等募集管理：上田晋一／パネル管理：足立礼子、杉田正明
これ以降、毎月１回、オンライン世話人会を開催。

2022年４月　『2022年３月４日に閣議決定され、今国会に提出されている「道路交通法の一部を改正する法律案」に関する意見』を参議院内閣委員会、衆議院内閣委員会、各議員宛に送付。

2022年４月27日　「通学安全対策促進議員連盟（立憲民主党）」第２回総会に参加、発言（佐藤清志、児玉千穂、足立礼子）

2022年５月８日　東京の「高尾・浅川地域のまちづくりを考える会」の学習交流会に会として招かれ、会の活動紹介と意見交換を行う（足立礼子、安彦守人、菊池和美、榊原茂典、佐藤清志）

2022年６月12日　参議院選挙に際し「交通政策についての公開質問」を８政党に送付。公明党、日本共産党から回答あり。国民民主党、社会民主党、自由民主党、日本維新の会、立憲民主党、れいわ新選組からは回答なし。

2022年７月　自動車技術会フォーラム「自動運転とヒューマンエラー」セクションに、佐藤清志世話人が当会会員および交通被害者遺族として参加し、意見発表を行う。

2022年７月９日　オンライン学習会＆ミーティング「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」（講師：川村雅則さん／北海学園大学教授、当会会員）を開催。参加者32名、うち非会員18名。

2022年９月24日　『「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』を国土交通大臣、国土交通省鉄道局長に送付。

2022年10月23日　オンライン学習会＆ミーティング「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～」（講師：木村護郎クリストフさん／上智大学教授、当会会員、木村Ｋさん／高校２年生）を開催。参加者33名、うち非会員11名。

2022年11月24日　『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』を厚生労働大臣、国土交通大臣、警察庁長会、経済産業大臣に送付。

●会報発行

108号、109号、110号、111号を発行（担当：足立礼子、林 裕之、岡田百合香）

●「クルマ社会を問い直すブログ」公開記事

2022年２～４月　「クルマ社会のモンダイアリってなんのこと？～Ｋさんと友人Ｙさんの会話～」（作成：木村護郎クリストフ）

2022年５～７月　「信号のない横断歩道で止まらない車と歩行者の“おじぎ”への疑問」（作成：当会）
「海外に学ぶ安全最優先　歩行者の安全重視の政策、街づくり」（作成：当会）

2022年８～10月　「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」（作成：当会）

●ホームページ、ブログ、SNS

(断りのないものは2023年２月の１か月間実績)

１）公式ホームページ　ビュー数（新規訪問者）797回　訪問者数581人。

２）「クルマ社会を問い直すブログ」ビュー数（新規訪問者）837　訪問者数769人。

３）YouTubeチャンネル「人にやさしい道＆交通」チャンネル登録者数14人。
動画「安心して遊べる道は子どもの成長にも町のにぎわいにも大切」505回視聴（2023年３月２日時点）。

４）ブログ「脱クルマフォーラム」投稿なし（トップページの閲覧数）アクセス数 120　訪問者数 75人。

５）ブログ「歩行者への道」投稿なし（トップページの閲覧数）アクセス数 35　訪問者数 32人。

６）Twitter　ツィート数474件　フォロワー数388人　総閲覧者数353,545人（2022年３月～23年２月）。

７）Facebookページ　投稿なし　アクセス数 24　フォロワー数 280人。

８）Instagram　投稿数38（2022年５月～23年２月）フォロワー数 55人。

●会員の活動（会報に報告されたもの、本人から報告のあったもの）

2022年　愛知県豊橋市警察協議会委員として年に４回の警察幹部との協議会に参加。歩行者妨害取り締まり強化について署長に直接要望。（岡田百合香）

2022年３～４月　「気候変動（温暖化）を食い止めるための提言書」を、「気候変動問題に取り組む下関有志の会」として山口県庁、下関市役所に議員同行で提出。（林 裕之）

2022年４月24日　アピール行動「ビジョンゼロウォーク名古屋」に参加。（上田晋一、里見岳男）

2022年４月　中日新聞社の記者に交通事件報道に関する抗議の文と会発行冊子「交通静穏化の海外の取り組み」「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」を送付。記者と意見交換。（上田晋一）

2022年７月　愛知県名古屋市の自転車担当課に、春に開通した市内の新設自転車道について整備の背景を尋ね、改善提案を伝える。（里見岳男）

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」（大阪府豊中市教職員組合、毎日新聞社主催）（オンライン併用開催）において講演。（長谷智喜／命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長）

2022年11月６日　愛知県豊橋市長と女性との懇談会に参加。「子どもにやさしいまち、豊橋」というテーマに対し、子どもが安心して移動できる道路環境を要望。当会の資料を市長、市役所担当者、参加者全員に配布。懇談会の様子は翌日の東愛知新聞に掲載された。（岡田百合香）

2022年11月６日　愛知県助産師会の講演会（参加者100人以上）で講師を務め、子どもの命・権利に関する話の中でクルマ社会についての問題提起を行う。（岡田百合香）

2022年12月　埼玉県警に、歩行者への道路横断指導（停まった車の運転手にお礼をせよ）に対する疑問を送付し、担当官と意見交換。（足立礼子）

2023年１月　愛知県名古屋市の自転車担当課に、2023年春より実施される、栄地区（名古屋市中心部の繁華街）における自転車放置禁止区域の設定と駐輪場の有料化について施策の背景を尋ね、駐輪場の整備方針についての要望を伝える。（里見岳男）

クルマ社会を問い直す会 2023年度活動計画　2023.4.15 総会決議

◆新年度の活動の基本方針

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

◆新年度の具体的活動テーマ

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

◆問い直す会の基本的組織運営

1）年４回の会報の発行。（６、９、12、３月）（足立礼子、林 裕之、高木久志、大貫華織）
2）Zoom利用によるミーティングの実施・運営（担当：青木 勝）
3）メーリングリストの運営・情報意見交流の促進。（担当：安彦守人、冨田悦哉）
4）ホームページの運営・内容の整備。（担当：冨田悦哉、里見岳男）
5）ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」、YouTube「人にやさしい道＆交通」の内容拡充。
（担当：平間健嗣（地域活動連絡係））
6）Facebook、Twitter、Instagramを会の情報発信に活用。発信登録者の増加と発言促進。
（維持管理：榊原茂典、安彦守人、冨田悦哉、上田晋一、岡田百合香）

◆継続して行う活動

1） 国連が2005年に定めた国際デー「世界道路交通被害者の日」の啓発活動を行う。
「世界道路交通被害者の日」キャンペーンを大阪で開催する。（担当：青木 勝）
「世界道路交通被害者の日」の集い（東京）を会で後援する。（担当：未定）
「世界道路交通被害者の日　北海道フォーラム」（札幌）を会で後援する。
（主催・担当：前田敏章）
2）社会情勢に対応して声明、意見書、要望書、パブリックコメントなどの提出。

3）講演会・学習会の開催（オンライン等を含む）。
4）他団体との交流の促進。

◆実施をしたい活動

1）地方でのミーティングの実施。
2）会員同士の意見交換、会員による活動の活性化をはかる。
3）主要政党への要望、面談申し入れ。
4）自動車メーカー、自動車の安全装置メーカー、研究機関等との面談。

2022年度決算・2023年度予算　2023.4.15 総会決議

2022年度　クルマ社会を問い直す会　決算

（2022.4.1 ～ 2023.3.31）（単位　円）

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	593	593		会報作成費	380,000	372,975	＊3
会費	640,000	622,000	＊1	郵送・連絡費	170,000	169,854	＊4
カンパ	150,000	146,196		事業費	70,000	59,234	＊5
雑収入	9,407	0	＊2	交通費	100,000	87,570	
				事務費	20,000	36,864	＊6
				渉外費	10,000	7,792	
				会場費	40,000	34,500	
				雑費	10,000	0	
				予備費	0	0	
				次期繰越金	0	0	
合計	800,000	768,789		合計	800,000	768,789	

＊1　納入者（2023年３月31日現在、162個人・団体）
＊2　会報・ブックレット・原稿料等の売上
＊3　会報108号から111号分
＊4　会報郵送料等
＊5　講演会、Zoom利用料等
＊6　コピー・印刷費等

2023年度 クルマ社会を問い直す会 予算

（2023.4.1 ～ 2024.3.31）（単位　円）

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	0	会報作成費	380,000	＊7
会費	640,000	郵送・連絡費	170,000	
カンパ	150,000	事業費	70,000	＊8
雑収入	10,000	交通費	100,000	
		事務費	30,000	
		渉外費	5,000	
		会場費	40,000	
		雑費	5,000	
		予備費	0	
合計	800,000	合計	800,000	

＊7　会報112号から115号分
＊8　講演会、冊子作成、Zoom利用料等

2023年度世話人の紹介と役割分担

総会にて、右の13名の世話人が承認されました。昨年度に世話人を務めていただいた杉田正明さんと平間健嗣さんは退任されました。大貫華織さん、小島啓さん、里見岳男さん、高木久志さんが新たに世話人に加わりました。

翌日に開いた新世話人会にて、以下のように分担を決めました。どうぞよろしくお願いいたします。（各人からのメッセージは38ページをご覧ください。世話人の連絡先名簿は本会報に同封しています。）

2023年度世話人（アイウエオ順）

青木 勝　（再任）
足立礼子　（再任）
安彦守人　（再任）
上田晋一　（再任）
大貫華織　（新任）
岡田百合香（再任）
小島 啓　（新任）
榊原茂典　（再任）
佐藤清志　（再任）
里見岳男　（新任）
高木久志　（新任）
冨田悦哉　（再任）
林 裕之　（再任）

2023年度役割体制

代　　表（共同）	青木 勝（再任）、足立礼子（再任）
事　務　局	小島 啓（新任）、里見岳男（新任）
会計・名簿管理	青木 勝（再任）
渉　　外	佐藤清志（再任）、岡田百合香（再任）
会　報　編　集	足立礼子（再任）、林 裕之（再任）、高木久志（新任）、大貫華織（新任）
会報発送・冊子管理	青木 勝（再任）
オンラインミーティング	青木 勝（再任）
ホームページ管理	冨田悦哉（再任）、里見岳男（新任）
ブログ作成・管理	平間健嗣（再任、地域活動連絡係）
ＳＮＳ管理	榊原茂典（再任）、安彦守人（再任）、冨田悦哉（再任）、上田晋一（再任）、岡田百合香（再任）
メーリングリスト管理	安彦守人（再任）、冨田悦哉（再任）
写真・データ管理	上田晋一（再任）
「政官産学」の動向収集と把握（新）	佐藤清志（新任）、榊原茂典（新任）、安彦守人（新任）

会則の改正

現在の会の体制は、1995年会の創立当時に想定していなかった形態になっています。そこで実態に即して会則を変更することにしました。改正前の会則（第５条）と改正した会則（第５条）および会則の全文を記します。

＊改正した文言には下線を引いています

【改正前の会則】

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、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。

【改正した会則】

第５条（役員）

本会には代表１名もしくは共同代表２名、必要に応じて副代表１名、世話人若干名、会計監査１～２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、世話人で協議して世話人のうち１名が代表代理を務める。役員の選出は会員の互選による。

改正した会則の全文です。

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名もしくは共同代表２名、必要に応じて副代表１名、世話人若干名、会計監査１～２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、世話人で協議して世話人のうち１名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の判断を必要とし、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。）

※2023年度総会で第５条が改正されました。

リポート 会の活動

薬袋奈美子さん講演「生活道路を生活の場にする“ボンエルフ”を日本にも」報告

足立礼子（世話人）

2023年４月16日、総会後に、日本女子大学教授の薬袋奈美子さんによる講演会を開催しました。薬袋さんは会場（総会と同じ「きゅりあん」）にお越しくださり、会場とオンライン両方の参加者に向けて、生活道路の意義、欧州のボンエルフの定義や変遷の歴史、日本の道をどう変えていくかなどについて多くの事例を交えてお話しいただきました。考えさせられることの多い内容に質疑も活発に行われました。概要をお伝えいたします。

＊写真や図表は薬袋さんにご提供いただいたものです。

薬袋奈美子さんプロフィール

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、東京の雑司ヶ谷、向ヶ丘遊園跡地、生田緑地、田原町などのまちづくりに携わり、快適で人々が心豊かに暮らせる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。

■生活道路に期待したいこと

1．道遊びの役割

最初に、日本の子どもの現状について気になる報告をお伝えします。ユニセフが先進国の子どもたちの心身の健康や学力、社会的スキルなどを調べた『レポートカード16－子どもたちに影響する世界：先進国の子どもの幸福度を形作るものは何か』（2020年９月発表）によれば、調査対象国38か国中、日本は身体的健康については１位ですが、学力や社会的スキルは27位、精神的満足度は37位という残念な結果でした。

海外の調査研究では、外遊びの時間が長いほど、また、地域に外で遊べる場所が多いほど、子どもたちの幸福度が高いという報告があります。家の近くにいつでも遊べる場所があることの重要性を伝えています。家の前の道も大事な遊び場の１つです（**写真１**）。

子どもにとって道遊びには多くの効果があります。異年齢の子どもや大人と遊び接する中で、多様性を認め合い、柔軟性を身につけ、遊びや生活の知恵を学び、創造力を育て、運動能力を高める、周辺の地理環境を知る（災害時の避難にも役立つ）、等々。さらに、近所の大人に見守られ、「大きくなったね」などと声をかけられることで自己肯定感が高まる――その効果も非常に大きいと感じています。近頃の子どもは注意するとすぐ逆切れする、などという話をよく聞きますが、日頃から声をかけて信頼関係を築いていればそのようなことはないでしょう。また、最近はとかく頑張ることが評価されますが、道遊びを通して“ほどほどに”いろいろな経験をして自信を身につけることも心の安定に大切です。

写真１　異年齢での交流が子どもを育てる、道遊び空間（東京・雑司ヶ谷）

2．大人にとっても道の意義は大

道遊びのできる道は、大人同士のコミュニケーションを深めて地域を活性化する効果もあり、人の往来が増えることで防犯対策にも有効です。高齢者にとっても安全に歩ける道、歩きたくな

るまちは心身の健康に重要です。４、５年前にイギリスで１年間暮らしましたが、高齢者を中心として人々の孤独が社会問題化していました。「孤独は１日に15本の煙草を吸うのと同程度の健康被害がある」という研究報告を受けて孤独担当大臣ができ、対策の１つとして、車を通行止めにした道路で地域住民が集うストリートパーティーが奨励されました。みんなで食事をしたり遊んだり育てた植物を見せたりと、豊かなふれ合いの場となり、今もよく行われています（**写真２**）。

日本でも高齢者の多くが孤独を感じ、特に外出頻度の少ない人ほどその思いが強いという調査報告があります。外出頻度を高めるには徒歩や電車やバスで移動できることが大事で、それが健康増進にもつながります。かつて住んだ北陸の町は公共交通が少なく、マイカーがないと暮らせず、中学生の部活の試合も親の送迎が必須でした。運転できない高齢者はどこにも行けません。

ロンドン交通局では、「ヘルシーストリート」のチェック指標を公開しています。ヘルシーストリートとは、「大気を改善し、渋滞を減らし、健康的で、より魅力的な生活、仕事、遊び等を行うための場所にする」というビジョンで、チェック指標は、「きれいな空気、安全と感じる、道を渡りやすい、日陰と休憩場所がある、自転車や公共交通機関を選べる、見るものすることがある」などです。新しい道のあり方が求められています。

写真２　イギリスのストリートパーティーの様子。町内会組織はなく、互いに声をかけ合って集まる。

■欧州の道、日本の道

１．欧州、日本それぞれの課題

日本の道路は歩道が必ずあるわけではなく、歩道があっても狭く、電柱や側溝、駐車車両などが歩行を妨げているような道が少なくありません（**写真３**）。一方、私がまちづくりの研究をしている東京都の池袋に近い雑司ヶ谷（ぞうしがや）は、寺社が多い地区で古くからの細い路地が多く残り、進入車両が少ないため、親子で並んで歩ける道なども見られます（**写真４**）。

欧州では広くゆったりした歩道が多く、高齢者がシニアカーで自由に移動する光景も見られますが、よい道ばかりではありません。ロンドンなどの町中は住宅前の道路が車庫兼駐車場として車で埋め尽くされ、歩行者や自転車は、建物と駐車車両の間の狭い空間を移動しています。（**写真５**）

また、バスの通るような道路では、横断歩道

写真３　石畳風の舗装をしてあっても歩行者が歩くスペースは…？

写真４　通過交通の少ない路地はコミュニケーションを育む（東京・雑司ヶ谷）

写真５　イギリスも車は必需品で、道路が車庫代わりに。駐車料金は自治体の税収となる。

にはライトが点滅していて車は必ず止まりますが、横断歩道の数は少なく、ほとんどは道路に点線が引かれているだけで、そこを歩行者の責任で渡るしかないようです。

２．遊べる道の復権

ロンドンなどでは、最近はプレイストリート（子どもが遊べる道）を増やす動きがあり、曜日や時間で車両通行止めにして子どもを遊ばせています。アバディーンという町では、『「ボール遊び禁止」という立て札を出すのは禁止』というユニークな通達を出し、子どもたちの外遊びを奨励しています。

日本にも以前から曜日や時間で車を通行止めにする「遊戯道路」というものがあり、1970～80年代に全国で多く指定されましたが、車社会に押されて激減し、名称だけ残っている道も多くあります。しかし、最近はNPOなどが復活させる動きもみられます。

ニュータウンでは、道路を用途により通過交通可・歩行者優先などと種類分けしたりする例も見られます。ただ、日本は常に歩車分離が基本で、歩行者の車道利用はだめ、ベンチ設置も路上イベントも常に歩道でと限定されてしまうことに私は疑問があり、打破できないかと思っています。

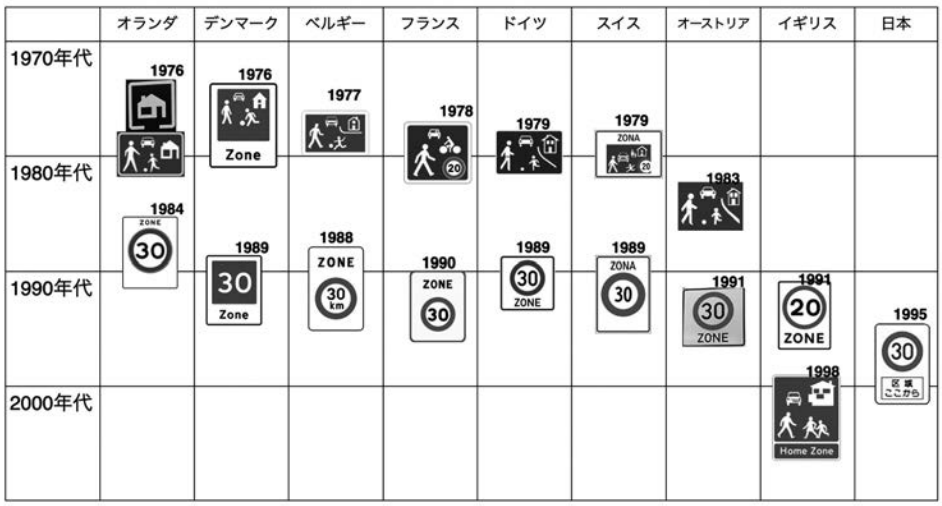
■ボンエルフの様子

１．市民の要望から生まれたボンエルフ

ボンエルフとは、日本では、ハンプやシケインなど車の速度を抑制させる物理的対策のことを指す、という解釈が定着しているようです。しかし、欧州のボンエルフは本来交通規制であり、「子どもが道で遊んでよい」という交通ルールを実現させるための交通規制や物理的対策を施したエリアです（次ページ**写真６**）。

ボンエルフはオランダで1970年代に作られたのが発祥で、「生活（woon）の庭（erf）」という意味です。当時頻発していた子どもの交通被害を

図表１　欧州と日本のボンエルフとゾーン30の普及の歴史



出典／「欧州各国及び日本における地区交通管理のための法改正年表」W.Hara＆N.Minai（生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会、生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書.警察庁14（2011）に加筆作成。）

各国で見られるボンエルフの標識。人が道の真ん中にいるかもしれないから注意せよと車に警告している。

＊日本は1996年に「コミュニティ・ゾーン」形成事業を開始、2003～2012年「あんしん歩行エリア」整備事業、2011年から「ゾーン30」の整備事業に着手。

なくそうと、３つの団体(子ども優先、歩行者協会、交通安全協会)が国に働きかけたのが事の始まりで、市民と行政の思いが一つになって実現したのです。ボンエルフは欧州の多くの国々でも共感を得て次々と作られました（**図表１**）。名称は国により異なり、オランダも今は、住宅地以外にも導入したいために「エルフ」と称しています。

その後、90年代頃から、ボンエルフに加えて「ゾーン30」が各国に広まりました。これは、ボンエルフに指定できない道路にも時速30km制限という速度規制をかけ、まち全体の交通静穏化をはかろうという意図によるものです。

写真６　初期に作られたオランダ・デルフト駅前のボンエルフ。植栽や自転車で遊び空間を守っている。

２．オーストリアのボンエルフ、車は歩行速度が原則

オーストリアでは、76年に「歩行者ゾーン」、83年に「生活の道」というゾーンを設けています。どちらも車の通過は原則不可で、居住地内の車の速度は、歩行速度または時速10～15kmとされています。しかし、複数のドライバーに「生活の道」の標識のことを聞くと、一様に「時速７kmで走行する道」という答えが返ってきました。歩行速度＝時速７kmという認識が浸透しているようです。

日本の「ゾーン30」を車で通る際、時速30kmでは速すぎてすぐに停まれないといつも感じています。歩行者の安全を考えれば時速15km以下、より慎重を期すなら時速７kmくらいになります。オーストリアではドライバーの多くがそれを認識し実践しているのは、学ぶべき点だと思います。

2013年には、時速20kmで車も通過できる「出会いゾーン」という歩車共存道(シェアドスペース)が、主に商店街などに作られています。ここには盲人用の点字つき専用横断歩道やライジングボラード(自動昇降式の車止めの杭)が設置されています。

ウイーンはまち全体の道路が時速30km指定で、商店街は出会いゾーン、中心部は歩行者天国となっており、まちのあちこちにボンエルフが見られます(**写真７**)。

写真７　ここもボンエルフだが、学校前の道で通過交通が多いため、保護者の要望で青い模様を描いたところ車の通過が減り、道の真ん中を歩けるようになった。

３．イギリスも道の役割に子どもの遊びを明記

イギリスは他国に遅れ、90年代になってゾーン規制を、2000年頃に「ホームゾーン」というボンエルフ様の取り組みを始めました。日本はイギリスよりさらに遅れて96年にゾーン30の前身となる「コミュニティ・ゾーン」事業を始め、2011年になって「ゾーン30」の整備に取り組み始めましたが、まだ一部区域のみというのが現状です。

イギリスのホームゾーンは、少し荒れた地区から導入を進めたところ、外で遊ぶ子どもが増え、ごみの廃棄も減り、コミュニティも活性化したそうです。10年経ったホームゾーンを10か所以上調査したところ、前庭を地域に開いた使い方をする割合が非ホームゾーン地域より高く、住む人の心を開く効果もあることがわかりました。ただ、コストがかかると認識されたため、普及はまだ進んでいません。

ホームゾーンは急に計画され実現したのでは

ありません。他国がボンエルフ作りを始めた77年に、イギリスの運輸省と環境省は住宅地設計の指標となる「デザインブルテン32」において、ストリート（いわば生活道路。交通量の多い道路はロードと称される）の役割として、移動、住居や庭への日照、施設へのアクセス確保などのほか、「子どもの遊び、近隣交流」を明記しています。さらに2007年に運輸省は、ストリートの役割の第一に「場」としての使用、二番目に移動を挙げています。つまり30年の間に、道の第一の役割を移動から生活の場へとランクアップさせてきたのです。

４．デンマークの団地のボンエルフ

デンマークのボンエルフで興味深い事例をご紹介します。**写真８**はコペンハーゲンの大きな団地内の道の１つです。道の真ん中にコーンや木があるので一見車通行止めに見えますが、右側は車道で、左側は**写真９、10**のように植栽や遊具やベンチを置いたりできる遊びと交流の空間です。このコーンはゴム製の移動式で、子どもたちが車道も使って遊びたいときは、自分たちでそれを道の中央において車に警告を発するのです。子どもたちもここは本来車が使う道だと理解したうえで断って遊び、ドライバーは「ここは遊び優先だ」というルールのもとで慎重に運転する――、そうした双方の認識と注意によってボンエルフが維持されているように思います。団地内には、このようにボンエルフのある

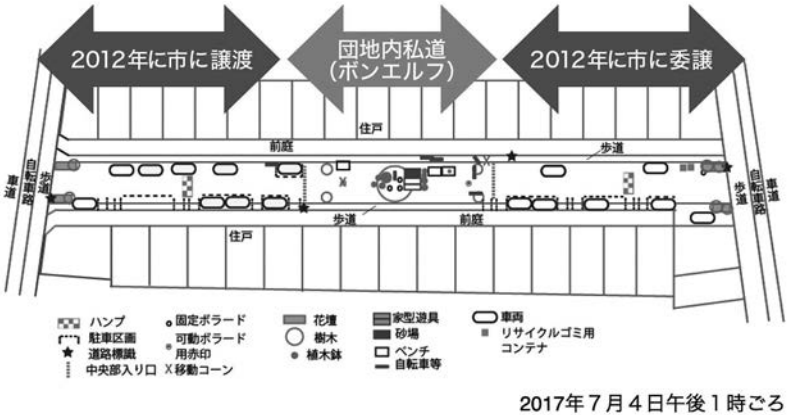
写真８　道の右側は車道として開けておき、救急車等も通れる幅を確保している。子どもたちが自身の判断でコーンを道の中央に置く。

写真９　写真８の道の中央付近。遊具のミニハウスの出入り口は車道に向かないように工夫されている。

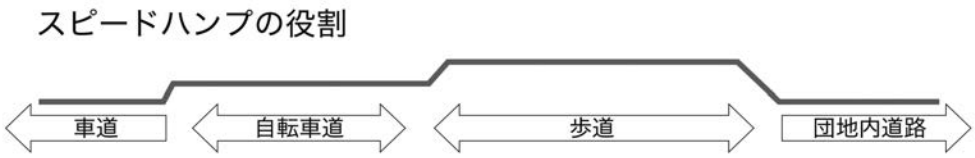
写真10　道の車の通らない部分の使い方は自由。自宅前にベンチを移動させて来客とお喋りする光景も。

図表２　ボンエルフは通りの中央のみで団地内私道。両側の道は市が買い取り駐車料金を徴収している。

Skovgaardsgade通りのある時の様子



図表３　団地の外側の道路は、車道、自転車道、歩道の順に高くなっていて（スムース横断歩道）、車道から進入するクルマの速度を抑制するハンプの効果がある。



道路が数多くあります。

このボンエルフは、実は長い道路の中央の一区画のみに設置されているものです（前ページ**図表２**）。ボンエルフを作る際の最大の課題は住民の車の置き場です。そこで、中央一区画をボンエルフにする代わりに両外側の道は歩道をつぶして駐車場にしたのです。とはいえ、両外側の道もその出入り口には植栽やごみ箱を置いて通過車両を防いでいるので、ボンエルフの延長のような雰囲気です。団地内道路は時速20kmで、その中のボンエルフは時速15km以下となっています。

団地の外側の道路状況を見ると、団地の入口の外は広い歩道、自転車道、車道が並び、歩道の高さが一番高くなっていてハンプの役割を果たしています（**図表３**）。

■生活の庭を工夫して創る

ボンエルフ作りには経費がかかりますが、市民の工夫で交通抑制をする例もあります。イギリスのある住宅街は通過交通を抑制するため、市の許可を得て道路に植栽を置き、駐輪場所を設け、路面にペイントをするなどの工夫をしました。すると、通過交通が減って車の速度も時速約30km⇒約25kmに下がり、人々が道の中央部（車道）を歩くような姿も見られるようになったそうです。

また、花壇や家々の窓をきれいに飾ることでも通りの雰囲気が変わり、道をゆっくりと楽しみながら歩く人が増えた、という場所もあります。

■日本にもボンエルフの導入を

日本では「道路で遊ぶな」と言われますが、道路交通法第76条では「交通のひんぱんな道路において、球技をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること」を禁じているのであり、すべての道路での遊びを禁止しているのではありません。その点をふまえて道路の使い方を考えることが大事です。例えば**図表４**のように道路の分類をして、安全が確保できるところからボンエルフ導入を検討してはどうかと思います。

図表４　生活道路分類の提案（薬袋）

分類名	道の概要
①幹線道路（V１・V2）	大街区を構成し、地域間をつなぐ広幅員で通行車両の多い道路
②主要生活道路　（V3）	地域内を通り抜けられる道で、狭隘ではなく、６ｍ程度あり低速の車両であればば通行に不安を感じない道。
③住民道路（V4）	地域内の移動に使われる長距離の道であるが、幅員が十分ではなく（４ｍ或いは狭隘）、車両の通過にあたっては歩行者が立ち止まる等して、通行を譲ることのある道
④交流道路（v5）	地域内の移動にはあまり使われず、沿道住宅等へのアクセスを主として使われる道。短距離の道。
⑤前庭通路	私道等。

V1～V5は港北NTの道路分類に相当

ただ、制度として導入できたとしても、意味を理解せず交通規則を守らない人もいます。その空間の意味を伝え、人々の意識を育てていくための工夫、それもお金をかけずにできる工夫も大事です。

新潟県十日町市では、2000年から大地の芸術祭越後妻有アートトリエンナーレを開催しており、市が画家に依頼して市内の広場と道路に「チ

ョマノモリ」というアートを描いてもらいました（**写真11**）。すると、町が歩きやすい雰囲気に変わったそうです。道に絵を描くだけでも町は変わるのです。

私も雑司ヶ谷で、警察署に許可を得て道路に絵を描いてみたところ、「歩いてみたくなる、車で通るのが気が引ける、速度を落として注意して運転するようになる」という意見が多数でした。しかし、その後警察署から「運転する人の気が散って運転の妨げになるのでは」との意見が。そこで、大学構内で路面に模様を描き、子どもに見立てたマネキンを道の端においてドライバーの視線の動きや運転の様子を調査したところ（**写真12**）、車が速度を落とす割合もマネキンに気づく割合も増えることが確認できました。こうした実験の積み重ねも、ボンエルフの実現に役立つと考えています。

生活道路の機能と役割、道を生活の場として使う権利を明確にし、交通規制と物理的な工夫で安全な環境を創り出し、そして使う側もルールを守ることで、道遊びの文化が日本でも育っていくのではないかと思います。

写真11　十日町駅前から美術館キナーレを結ぶ広場と道路に描かれた「チョマ（苧麻）ノモリ」アート。

写真12　２色の丸を路面に描いて速度抑制の実験。模様は事前に有効性を研究したもの。

質疑応答

（Qは質問、Aは薬袋さんによる回答です。）

Q 海外の人々のボンエルフへの理解や意識は？

A 国や地域にもよるが、イギリスでは導入例が多くないので知る人は少なく、住民ですら知らない人もいる。オーストリアでは結構知られている。

Q 欧州では速度違反はないのか。

A イギリスは速度違反に対して厳しい。スピードメーターや防犯カメラも多く設置されており、忘れた頃に違反金を徴収される。

Q ボンエルフに住民が反対した例があるそうだが、その理由は？

A ほとんどの理由は駐車スペースがなくなること。また、経費がかかること。それを上回るメリットがあれば積極的に認める。

Q コストをかけない工夫が必要な理由は？

A 自治体に予算がなく、コストをかけるには費用対効果が問われ、反対が出やすい。低所得者層の町などは予算をつけやすく、地区の雰囲気が改善するので、道のつくり自体を変えるような大掛かりなボンエルフ（ホームゾーン等）を導入しやすい。

Q ボンエルフ内は袋小路のようになり、車は外を走る形なら日本でもできそうに思うが、警察が交通規制権限を握っているので難しいと思う。デンマークの、道路の中央以外の歩道をつぶした例は首長の権限でできたのか？

A あの道路は団地の通路だから住民合意でできた。その後に市に移譲した。市はボンエルフ部分も移譲せよと言ったらしいが、団地住民でコントロールしたいと言って死守したそうだ。

Q 調査した国に交通事故死者・重傷者をなくす「ビジョンゼロ」を目標にしている国はあるか。どういう基準で調査場所を選んだのか。子どもの命を守るにはエリア全体を通行止めにすべきで、それができないのは車におもねっている感じがする。

A 調査した場所の選択基準はおもしろさから。一部に通行止めにしているところもあるが、そ

れはボンエルフではない。オーストリアで、通過交通が多くて通行止めにした所があるが、そのためにバスルートを変更した。住民が合意すれば通行止めにできると思うが、自分の生活を考えても車締め出しはつらい。歩車共存も含め、地域や時代に合わせて多様な選択肢を話し合える場が大事だと思う。

Q ボンエルフ内で死傷事故を起こした場合の刑の重さは？

A わからないし、事故事例も知らない。イギリスではストリートパーティーをするときには保険に入れといわれるらしい。

Q 日本では道路で遊ぶのはハードルが高く、怒られることもある。家の前の道を公園に指定して、例外として緊急車を通れるようにしたほうが理解を得やすいのでは？

A おもしろい発想だと思う。日本では道路で遊ぶなと言う教育が浸透しているので、歩行者専用道や公園に指定するのも一法だと思う。一部の通行止めもよいが、救急車両の通行対策はよく検討すべき。

Q ボンエルフの導入地区で自動車依存度に変化はあるか？

A わからない。変わらないと思う。

Q ボンエルフ実現には結局、合意形成とコストが問題になる。経費をかけない方法として、路側帯の幅を広げたり車道を減らして中央線を消したりするのもよいのでは。

A 日本では最近、車道を狭めて中央線を消す対策も増えており、多少速度抑制されているようだ。しかし外側線を引くと結局は歩車分離となってしまう。

Q 道路ペイントは、日本ではどのような許可が必要か？

A 十日町は市が主導だからできた。アートトリエンナーレで海外の既成概念に囚われないアーティストが多く訪れ、市も警察も慣れたらしい。雑司ヶ谷での実験は、事前に住民の合意形成をとり、地元警察の指示でイベントとして有資格警備員を立てて１日だけ実施したが、後日禁止となった。別の所で目下取り組み検討中。住民の協力が必要なので、協力いただける方はお願いしたい。

Q 集合住宅内でボンエルフを作る可能性は？

A 団地内通路は警察の道路交通法適用外なので一番やりやすい。団地内住民の合意があればできる。大きい団地は公道と私道の区別が明確でない点に注意が必要。

このあと自由意見交換が行われ、薬袋さんにもご参加いただきました。参加者から「日本の歩車分離は車の円滑走行のためでもあり、これからは歩車共存の対策も必要と感じた」という意見と、「歩行者と車はパワーの差がありすぎ、車が威張っている現状では共存は危険」という一見相反する意見が出ましたが、どちらも「人の命より車の利便」を優先させてきた日本社会の課題の重さを表していると思います。欧州も車依存の様子が見えましたが、その中でも、人々が集い、歩き、子どもが遊べる安全な道空間の創出を大切にしている意識には学ぶべき点が多くありました。また、市民の力で道の認識を変えていく工夫など、具体的で前向きな実践ヒントも数多くいただいたご講演でした。

★この講演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。

公共交通ルポ

鉄道のローカル輸送と波動輸送

～首都圏から近い好立地でも苦境にあえぐ久留里線は、JRローカル線の縮図？～

井坂洋士

2023年３月８日、NHKが『**JR久留里線 一部区間バス路線転換視野にJR東日本が協議打診へ**』との見出しを掲げて大きく報じた[1]。

しかし翌日に公表されたJR東日本のプレスリリース[2]では「**君津市および千葉県に対し、久留里線久留里～上総亀山間沿線地域の総合的な交通体系に関する議論を行いたい旨の申し入れ**」を行ったとあるものの、「バス転換」とはどこにも書かれていない。

裏で申し合わせでもあったのか、または大手マスメディアの驕りと思い込みによる飛ばし記事なのかは知らないが、鉄道の廃止・バス転換を前提とした話ではないことを最初に確認しておきたい。

本稿では、マスコミが伝えない現地の様子を、限られた紙幅で簡単にお伝えすることで、読者の皆さんが現地の様子を知るきっかけになれば幸いだ。写真は特記無い限り筆者撮影。

久留里駅で発車を待つ上総亀山行（左）と木更津行（右）列車

鉄道のローカル輸送と波動輸送

千葉県の房総半島中央部を走っている久留里線は、内房線と接続する木更津（きさらづ）駅から久留里（くるり）駅までは概ね毎時１本程度運行しているのに対し、

下り（久留里・上総亀山方面）　2021年3月13日改正

木更津	祇園	上総清川	東清川	横田	東横田	馬来田	下郡	小櫃	俵田	久留里	平山	上総松丘	上総亀山	
6:26	6:31	6:34	6:38	6:48	6:51	6:58	7:01	7:05	7:09	7:18	7:24	7:29	7:36	ワンマン
7:24	7:29	7:32	7:36	7:44	7:47	7:54	7:57	8:01	8:05	8:14	8:20	8:25	8:32	
8:20	8:24	8:28	8:31	8:40	8:43	8:50	8:53	8:57	9:01	9:06	=	=	=	ワンマン
9:16	9:21	9:24	9:28	9:37	9:40	9:47	9:50	9:54	9:58	10:07	*10:13*	*10:18*	*10:25*	
11:12	11:17	11:20	11:24	11:32	11:35	11:40	11:43	11:48	11:51	12:00	*12:07*	*12:12*	*12:19*	
12:06	12:10	12:14	12:17	12:26	12:29	12:36	12:39	12:43	12:47	12:52	=	=	=	ワンマン
13:01	13:06	13:09	13:13	13:22	13:25	13:30	13:33	13:38	13:41	13:53	13:59	14:04	14:11	ワンマン
13:59	14:04	14:07	14:11	14:19	14:22	14:27	14:30	14:35	14:38	14:49	*14:56*	*15:01*	*15:08*	
14:59	15:04	15:07	15:11	15:19	15:22	15:27	15:30	15:35	15:38	15:48	*15:54*	*15:59*	*16:06*	
15:52	15:57	16:00	16:04	16:12	16:15	16:20	16:23	16:28	16:31	16:39	16:46	16:51	16:58	ワンマン
16:50	16:54	16:58	17:01	17:10	17:13	17:19	17:22	17:27	17:30	17:36	上総亀山行に接続			
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	17:41	17:47	17:52	17:59	ワンマン
17:49	17:55	17:59	18:03	18:11	18:14	18:21	18:24	18:28	18:32	18:37	上総亀山行に接続			
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	18:42	18:48	18:54	19:00	ワンマン
18:53	18:57	19:01	19:04	19:13	19:16	19:23	19:26	19:30	19:34	19:39	=	=	=	
19:51	19:56	19:59	20:03	20:11	20:14	20:21	20:24	20:28	20:32	20:42	20:48	20:53	21:00	
20:48	20:52	20:56	20:59	21:08	21:11	21:16	21:19	21:23	21:27	21:32	上総亀山行に接続			ワンマン
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	21:41	21:47	21:52	21:59	
21:46	21:51	21:54	21:58	22:06	22:09	22:16	22:19	22:23	22:27	22:32	=	=	=	
22:35	22:39	22:43	22:46	22:55	22:58	23:05	23:08	23:12	23:16	23:23	=	=	=	ワンマン

※駅間けはワンマン運転

現地に掲示されている時刻表より抜粋（2021年11月）。枠内が今回の議論対象区間、斜字は秋の臨時増発

久留里より先の上総亀山（かずさかめやま）駅までは閑散線区となっており、日中の列車はほとんどが久留里駅までしか行かない。普段は朝夕の通学利用が主のようなので理に適っているのかもしれないが、通学に特化しすぎていて潜在需要には全く応えられないダイヤになっている。

沿線の房総半島中央部は、ハイキングに適した低山や農地・自然環境が豊かで、ハイキングに訪れる人の多い人気スポットでもある。上総亀山駅から10分ほど歩くと亀山湖（小櫃川と笹川を堰き止めたダム湖）があ

久留里駅前から発車する観光客向けの臨時バス「房総さとやまGO」。車内は乗客で溢れ返っている（2021年11月）

り、さらに七里川温泉、大多喜町の養老渓谷などの新緑・紅葉スポットが連なっており、春と秋のハイキングシーズンを中心に賑わう行楽地にもなっている。

ところが、午前中に上総亀山駅まで辿り着くためには、木更津駅を朝7:25に出る列車に乗る必要がある（次は木更津発13:01 ！）。この列車に乗り継ぐためには、東京駅5:51発（京葉線）ないし5:57発（総武線快速）の電車に乗らねばならない（2023年４月現在）。せっかく人口が集積する**首都圏から近くて自然豊かな好立地**にもかかわらず、このダイヤではハイキング客の需要に応えているとは言えないだろう。

上総亀山駅から先、上総中野駅まで延伸する計画があったが、実現しなかった

久留里線は地域の足として木更津～久留里間が県営鉄道により開業。後に国鉄に引き継がれ、木原線（現在のいすみ鉄道いすみ線）とつながって房総半島中央部を横断する路線として計画された。ひとまず久留里から上総亀山まで延伸されたが、その先に横たわる養老渓谷周辺の山地に阻まれて、再延伸されることはなく現在に至っている。

鉄道が延びなかった上総亀山～上総中野駅間には国道465号が通っているが狭隘で、元々移動需要が少ない様子が伝わってくる（大多喜町筒森）

この亀山地区から養老渓谷・上総中野駅方面には路線バスもなく、道路も狭隘で、元々移動需要がほとんど無かったのだろう。しかし春と秋のハイキングシーズンに限っては沿線の君津（きみつ）市と大多喜（おおたき）町が、日東交通と小湊鐵道に委託して季節運行している**「房総さとやまGO」**がつないでおり、ハイシーズンにはバスに乗り切れないほどの乗客が押し寄せる。

一方のJR久留里線には、春と秋のハイキングシーズンには臨時列車が運行されるものの、一部の土休日にしか設定されないなど、ハイキング需要に応えきれていなかった。2022年秋には臨時列車の運行が拡大したのだが、「房総さとやまGO」が運行されなかったため、ハイキング客の足をつなぐことができなかった。せっかく観光需要があるのに、JR東日本と自治体との連携がうまく取れていないのも残念だ。

終点の上総亀山駅から亀山湖までは歩いて10分ほどだが、駅に目立った案内はなく、臨時のレンタサイクルは駅から15分ほど歩いた亀山ダムサイトの無料駐車場に設置されるなど、鉄道で訪れた客へは案内も二次交通も提供されていない。

ハイキング客が多く訪れるのだし、今は人手を介さずに借りられるシェアサイクル[3]のような仕組みもあるのだから、JR東日本や自治体が駅にレンタサイクルを設置すれば良いと思うのだが、残念ながらそうした仕掛けはない。飲食店も亀山ダムまで行かないと無いし、コンビニなども無いので、鉄道で訪れた乗客は駅を降りて途方に暮れ、そのまま列車で折り返してゆく憂き目になりかねない。これでは、せっかく久留里線に乗って訪れた乗客が再度鉄道で訪れたいとは思わないだろう。

JR東日本は『**地域の皆さまと「JR久留里線活性化協議会」を立ち上げ、「さいくるり」「お酒を楽しむちょこっと散歩」等のイベント等利用促進の取組み等を継続的に展開してきた**』[2]としているが、実際に現地へ赴けば鉄道利用者への二次交通がなく、駅でのサービスも無く、鉄道事業者と地元との連携もあまり取れていないように見受けられるのが正直なところだ。

誤解のないように付け加えると、土休日に限

られるものの、JR東日本では首都圏の行楽に便利な「休日おでかけパス」で久留里線を利用できる[4]。

地元の君津市でも、主に地域住民向けに提供しているデマンドタクシー「きみぴょん号」[5]を観光客にも開放しており、路線バスが行かなかった七里川温泉や登山口などへも行くことができる。要予約だが、空きがあれば当日の予約でも利用できる。

秋の観光シーズンには、千葉県とJR東日本が連携して県内の鉄道、路線バスと東京湾フェリー（金谷港～久里浜港）が２日間乗り放題になる「サンキュー♥ちばフリーパス」も発売されている[6]。

そうした努力はされているのだが、何かが足りていなくて実を結んでいないのだろう。

列車でよく旅をしている筆者にとっては、この久留里線の置かれた状況は、JRのローカル鉄道によくある状況だとも感じている。

ハイキング需要を取り込み「逆開発」を始めた小湊鐵道

一方で、久留里線の近くを走っている私鉄の**小湊鐵道**（五井～上総中野）は対照的だ。ハイキングの拠点となっている養老渓谷駅に足湯を設置して列車の待ち時間を過ごせるようにしているし、地元の市原（いちはら）市は駅前に観光案内所を設置している。レンタサイクルが通年提供されており[7]、ハイシーズンには地元と協力して露店を出し、路線バスも走らせている。2018年からはアスファルトを剥がして緑豊かな駅前にしていく「逆開発」が始まった[8]。

様々な仕掛けをして多くのハイキング客を迎え入れている小湊鐵道・養老渓谷駅

自然豊かな房総半島中央部は首都圏の人口密集地から近く、潜在的な行楽需要は大きい。その潜在需要を積極的に取り込もうとする取り組みは私鉄ならではとも言えるし、JR東日本と君津市にもまだできることがあることを示唆している。

養老渓谷駅前の「逆開発」
出典：小湊鐵道ホームページ[8]

「バス転換」の幻想

ところで、マスコミは安易に「赤字」だ「バス転換」だと言うが、彼らの言う「赤字」とは社会的便益を無視したものだし、そもそも鉄道をバスにしたところで黒字になるわけでもなければ、乗客が増えるわけでもない。それなのに安易に「バス転換」を主張されるのはなぜなのだろうか。

今は全国的に運転手不足が深刻化する中、房総半島中南部では路線バスの縮退も相次いでいる状況なのに、バスにすれば「持続可能」だと言うのも根拠のない幻想に過ぎない。

実態は、道路には国や広域自治体が手厚い補助をしている一方で、鉄道は原則乗客の運賃で維持すべしというデュアルスタンダードがまかり通っているため[9]、道路は増え続け、鉄道は減り続けている。そうした現状を甘受しつつ、鉄道から道路に転換する方が**事業者負担が少なくて済む**と言っているに過ぎない。

しかし鉄道を自動車に転換すれば、鉄道事業者の負担は減るかもしれないが、道路の渋滞や乗客の乗り換え・所要時間増といった負担は増えることになるし、交通事故や気候変動といった社会問題も悪化させかねず、**社会的な負担は増える**可能性が高い。地域交通の持続可能性を

念頭に置いた議論をするのなら、小手先の事業者負担を付け替える話に矮小化するのではなく、そもそもの道路偏重になっている交通政策を問い直さねばならない。

現状では国や広域行政（都道府県）の交通政策が道路偏重になっていることのツケが地域に回り、矢面に立たされる基礎自治体（市区町村）が負担できる範囲で**とりあえずバス転換**されている事例が多いが、それは持続可能でも何でもなく、その場しのぎで一時的に支出が減るだけに過ぎない。

自動車は電車の６倍以上もの道路面積を浪費し、社会的費用を増大させる（国道１号を走る豊橋鉄道東田本線　白水社刊『クルマよ、お世話になりました』所収）

そして、一時的に支出を減らした代償は思いのほか大きい。だからこそ、各地で鉄道存続に向けた努力がされているのだ[9]。鉄道は一旦廃止されてしまうと復活は非常に困難な状況だけに、安易な廃線・バス転換は、むしろ地域交通破綻への序曲と言えるかもしれない。

観光客を呼ぶローカル鉄道

ところで、2022年９月24日の台風15号で被災してから運休が続く静岡県の**大井川鐵道**では、井**川線**（千頭～井川）は鉄道資産を保有する中部電力の負担により翌月までに全線復旧したが、大井川鐵道が鉄道資産を有する**大井川本線**（金谷～千頭）では復旧の目途が立たず、部分運休が続いている（金谷～家山間は12月に復旧、家山～千頭間は不通が続いている）。不通区間では同社が代行バスを運行していたが、そのバスも**「費用が収益を大きく上回る状況で、経営を圧迫」**しているとして、2023年３月をもって休止された。４月からは地元自治体（川根本町）が全額補助して仮運行しており、５月８日より減便（９往復→６往復）、2023年秋を目途に町営バスに移管される予定となっている[10]。

観光鉄道の井川線が早期に復旧したのに対し、地域住民も利用する大井川本線が復旧できない構図になっているが、井川線が水力発電ダムの収益で支えられているのに対し、地域の足を担う大井川本線には十分な支えがないことを暗示している。

地域利用が先細る中で大井川鐵道も手をこまぬいていたわけではなく、SLを走らせるなどして観光需要を喚起していたが、コロナ禍が直撃して経営状況が思わしくないのだろう。しかし地元の川根本町は支援しているものの、国や広域自治体（静岡県）が動く様子はなさそうだ。元々過疎化に苦しむ地域だけに、バスを走らせても乗客増は見込めないだろう。鉄道自体も魅力になって観光客を呼べるだけに、ここは県道並みの支援をして鉄道を復旧させ、観光客を含む乗客を迎え入れるべきではなかろうか。

波動輸送を担い地域活性化に貢献するローカル鉄道

一方で、既存の鉄道をうまく使って地域活性化を実現しつつあるのが、茨城県ひたちなか市の**ひたちなか海浜鉄道湊線**だ。

ネモフィラが咲き賑わう春の国営ひたち海浜公園

勝田駅でJR常磐線と接続しているが、他に接続する鉄道路線はない、久留里線や大井川鐵道などと同じ盲腸線。大きな都市を結んでいるわけでもなく、専ら地域内輸送を担い、その沿線では少子高齢化が進んでいることも共通している。

元々は私鉄の茨城交通が運営していた鉄道路

線だが、赤字を理由に廃止が検討されたところ、ひたちなか市が引き受ける形で第三セクター鉄道として再出発した。

普段は静かな沿線だが、春のネモフィラと秋のコキアの時季になると、国営ひたち海浜公園へ向かう観光客が押し寄せることから、その波動輸送（イベント等の一時的な需要に応じた輸送）を鉄道がうまく担っている。

阿字ヶ浦駅から海浜公園までシャトルバスでつなぐ

勝田駅から海浜公園までは茨城交通の路線バスも毎時２～３本走っており、平時はバスで行く方が早いのだが、ハイシーズンには道路が渋滞してバスはあてにならない。湊線の終点・阿字ヶ浦駅から海浜公園までは２kmほど[11]の距離があるが、同社ではネモフィラとコキアの時期に無料のシャトルバスを走らせて乗客をつなぐ取り組みを始め、渋滞回避と観光集客に一役買っている。

勝田駅では一日乗車券と海浜公園入園券をセットで販売しており、乗客は往復運賃を払うよりもお得に出かけられるし、海浜公園で入園券を買うために並ぶ手間も省ける。さらに湊線が一日乗り放題になるので、途中下車して観光してもらえれば沿線の活性化にも貢献する。沿線には「おさかな市場」で旬の海の幸を楽しめる漁港の那珂湊（なかみなと）もあるので、実際に観光客の流動に貢献しているそうだ。

ここでは乗客の一時的な急増にも柔軟に対応できる鉄道の特長が活かされているし、乗客にも鉄道の特長である定時性・信頼性が評価されて選ばれているのだろう。バスも鉄道と役割分担してシャトル輸送に専念すれば、渋滞に巻き込まれず効率的な運用ができる。**「大量輸送」だけに留まらない鉄道の様々な特長**が存分に活かされている。

駅員が常駐する那珂湊駅では直営のレンタサイクルを用意。鉄道＋自転車の組み合わせで渋滞知らずの観光ができるし、道なりに７km離れた那珂川対岸の鹿島臨海鉄道・大洗駅と協力して相互利用（乗り捨て）もできる。

この体制ができたのは、ネモフィラの幸運だけでなく、ひたちなか海浜鉄道の努力によるところも大きい。鉄道を走らせて満足するのではなく、下車後の乗客の足にも配慮する。そして鉄道とバスの役割分担や地域との連携がよくできている。

同社社長の『海浜鉄道日誌』[12]を見ていると、沿線では花火などのイベントがある度に道路は渋滞で麻痺し、鉄道が地域活性化に貢献している様子が伝わってくる。安易に廃線にしていたら地域は大変なことになっていただろう。

もちろん、地域輸送でも重要な役割を担っている。近年は少子化による小中学校の統廃合が進められているが、ひたちなか市では湊線沿いに小中一貫統合学校を設置し、さらに最寄りの「美乃浜学園（みのはまがくえん）」駅を設置して、鉄道での通学を促している。観光・イベント等の「波動輸送」と両輪で、鉄道の特長のひとつである「大量輸送」もうまく活用されているわけだ。

今ある鉄道を活かして地域活性化につなげてほしい

これらの事例を踏まえて話を戻そう。久留里線を走っているキハE130系は１編成（２両）で定員およそ240名、うち座席78名。ハイキングシーズンの増発列車は座りきれず立ち客も多いので、

100名ほどは乗っているだろうか。仮にこれが自家用車に転移したら、たちまち道路は大渋滞となるだろう（実際には足を運ばなくなる人が多そうだが）。

久留里線の列車１編成２両で運べる乗客に対応するには、駐車場が140台分必要になる[13]。久留里線の列車１本が運んでくる乗客100人は乗用車60台分に相当すると考えてもらったら、列車で訪れた客への接遇が変わるだろうか？

この人口減少時代に、鉄道は「大量輸送」しか能がないと思い込んでいたら、先細りになって当然だ。しかし鉄道を廃止すれば来訪客が減り、自動車が増えて社会的費用が増すことになる。少子高齢化に悩み地域活性化に取り組む皆さんにとって良くないことになるだろう。

地元の皆さんには、マスコミがほのめかす「バス転換」に安易に乗っかるのではなく、ぜひ今ある鉄道路線を活かしたまちづくりに本腰を入れて取り組んでいただきたいと切に願っている。

【出典・脚注】

1. https://www3.nhk.or.jp/news/html/20230308/k10014001841000.html
2. 久留里線久留里～上総亀山間沿線地域の総合的な交通体系に関する議論の申し入れについて（JR東日本、2023年３月９日）https://www.jreast.co.jp/press/2022/chiba/20230309_c01.pdf
3. 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
4. https://www.jreast.co.jp/tickets/info.aspx?GoodsCd=2490
   久留里線はSuica未対応のため、「のんびりホリデーSuicaパス」は利用できない。
5. 君津市デマンドタクシー「きみぴょん号」のご案内
   https://www.city.kimitsu.lg.jp/soshiki/12/96.html
   君津市デマンドタクシー「きみぴょん号」の取組
   https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1608kimitsu.pdf
   かつては鴨川日東バスが香木原（亀山湖から笹川沿いに遡った鴨川市境付近）から亀山駅を通って黄和田車庫（小櫃川沿いを遡り七里川温泉より１kmほど手前）まで運行していたが2007年に休止となり、君津市コミュニティバスに転換され、さらに実証実験を経て2012年10月にデマンドタクシーに転換された。
6. 「サンキュー♥ちばフリーパス・フリー乗車券」を発売します！（千葉県商工労働部観光誘致促進課）
   https://www.pref.chiba.lg.jp/promo/press/2022/220825kanko-pressrelease2.html
7. 養老渓谷駅前観光案内所　レンタサイクル
   https://ichihara-kankou.or.jp/kanko/cycle/
   （火曜日休業、閑散期は火・水・木曜日休業）
8. 里おこし
   https://www.kominato.co.jp/corporate/revitalization/
   足湯・逆開発 - 養老渓谷駅
   https://www.kominato.co.jp/tourism/yorokeikoku/station/index.html
9. 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
10. 大井川本線 家山⇔千頭 台風15号被災によるバス代行運転について（大井川鐵道）
    https://daitetsu.jp/archives/136852
    大井川鐵道本線災害後の現状と代行バスのダイヤ変更について（川根本町）
    https://www.town.kawanehon.shizuoka.jp/soshiki/kurashikankyo/kankyoseisaku/tyoueibasu/12888.html
11. 阿字ヶ浦駅から最寄りの海浜公園南口までは道なりに２kmほどだが、シャトルバスはネモフィラやコキアに近く渋滞しづらい海浜口まで運行している。
12. 海浜鉄道日誌
    http://www.hitachinaka-rail.co.jp/journal/
13. 国土交通省が公的に使用している休日の乗用車の平均乗車人数1.72人／台で換算。平日は1.33人／台なので、さらに多くの道路面積と駐車場が必要になる。
    https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/report_ja/h17_report09.pdf

（神奈川県川崎市在住）

研究・考察

走行距離課税で地方ユーザーの負担は増えるのか？

小島 啓

車使用の抑制と公共交通の利用促進を目的に、現状は定額に近い車使用時の費用（自動車税、保険料等）を従量化する提案を会報107号※13、108号※14で投稿いたしましたが、昨今、車の走行距離に応じて課税する案が国で検討されており、これはまさに従量化にほかなりません。海外では一部で導入が進んでおりますが※1、日本では多くの反対意見があり、実現は不透明な状況です。このため、主な反対意見について実際の状況を検討すると共に、従量化の最適な方法を提案したいと思います。

車費用を従量化すべき理由

まず、車使用時の費用を従量化すべき理由ですが、主に下記２点が考えられます。

１点目は、燃料費等の従量部分が安過ぎ、車使用の抑制動機が極めて低くなっていることです。この状態では公共交通運賃の方が大幅に高く、公共交通側がいくら努力しても衰退するのは当然だと言えます。

２点目は、費用負担が不公平であるためです。車が道路を走ることで、道路の損傷やCO_2排出、交通事故等、様々な悪影響を発生させており、それら社会的費用を原因者負担で走った分だけ払うというのは至極当然のことですが、現状では定額の部分が大きいため、あまり車を使わない人が払い過ぎていると共に、多く使う人の負担が過少になっています。

税や保険料を従量化した場合の例

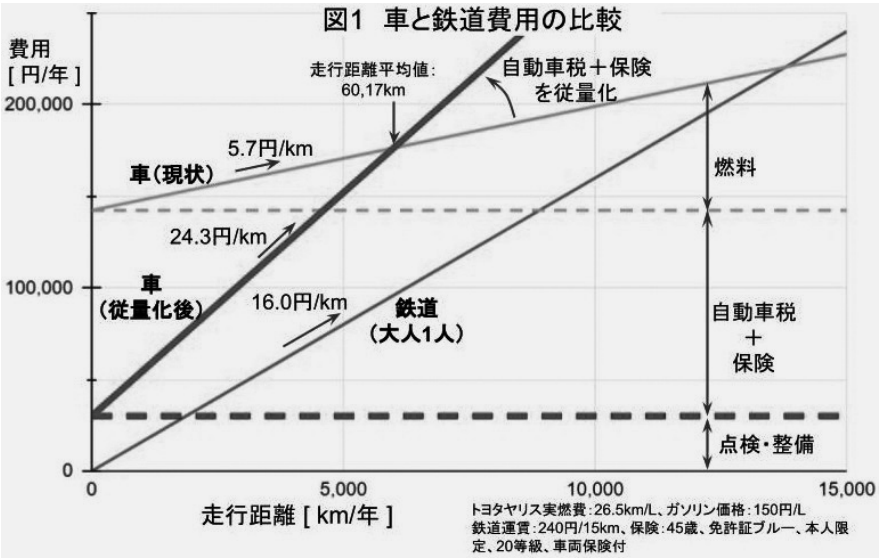
次に、車費用の定額部分（税、保険料）を従量化した場合の費用の変化を試算し、公共交通運賃との比較を行いました。

図１に、トヨタ・ヤリスについて、年間走行距離に対する各費用を試算※2し、定額部分と従量部分に分けて積算したグラフを示します。

現状では、定額部分（点検・整備、自動車税、保険）の割合が従量部分（燃料費）に比べて大きいことが分かります（重量税は免税）。車（現状）の１kmあたり費用は5.7円/kmで鉄道の16.0円/kmの1/3程度と、圧倒的に安くなっています。

次に、日本全体の乗用車1台当たり平均走行距離である6,017km※3を中心として自動車税と保険を従量化すると、1kmあたりの使用時費用が24.3円/kmで鉄道の約1.5倍となるため、一人乗車の車ユーザーで公共交通が近くにあれば公共交通を選択する動機が生まれます。

なお、車使用時の費用が公共交通運賃の1.5倍になっても、１台の車に複数乗車する場合や公共交通で他社への乗り継ぎが発生する場合、経路が大回りの場合等は公共交通運賃の方が高くなることがあると共に、車の方が利



便性が高いことが多いため、車使用抑制のためには車費用のさらなる増加策が必要であると言えます。

走行距離課税に反対する理由

次に、走行距離課税に反対する主な理由を調べたところ、以下となりました。

・公共交通の少ない地方での負担が大幅に増加する。
・地方では、車の代替となる公共交通が無い。
・現状で税負担や高速道路料金が高いので、増税は困難。
・公共交通や輸送運賃が上昇し、業界や消費者が困る。
・EV普及の妨げとなる。

最大の反対理由は、地方の負担が増加すること

最も多い反対理由は、「公共交通の少ない地方での負担が大幅に増加する」ということです。確かに移動手段が車しかない地方では車の走行距離が多くなるため、走行距離課税により負担が大きく増加するように思われます。それでは、どの程度負担が増加するのでしょうか？実際の費用について、以下に試算しました。

地方は保有台数が多いため、走行距離はそれほど多くない

まず、都道府県別の世帯あたり走行距離平均を見ると※4（**図２**）、最も長い茨城は最も短い東京に対して５倍走行しており、確かに茨城は車に依存した生活になっていると言えます（**図３**左）。

しかし、茨城は世帯あたりの保有台数が東京の3.6倍多いため※5（**図３**右）、車１台あたりの走行距離の倍率は1.4倍に縮まります（**図３**中央）。

茨城と東京の世帯の費用を比較

次に、茨城で車を２台保有している世帯と、東京で車を１台保有している世帯を仮定し、年間の移動費について、現状と、税（自動車税）と保険（自賠責、任意保険）を日本の年間平均走行距離を中心に従量化した場合、さらに茨城の車走行距離の30％を公共交通に切り替えた場合について算出しました。

なお、車種は共にトヨタ・ヤリス※2で、１台当たりの走行距離は

図2　都道府県別の世帯あたり年間走行距離（2015年度）

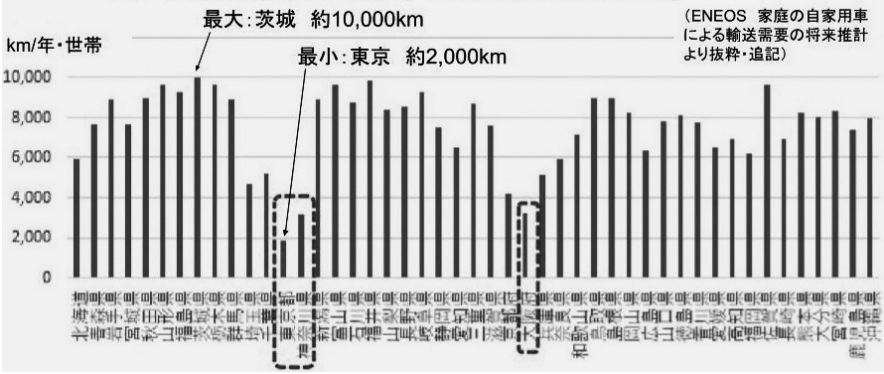


図3　茨城県と東京都の走行距離、保有台数比較

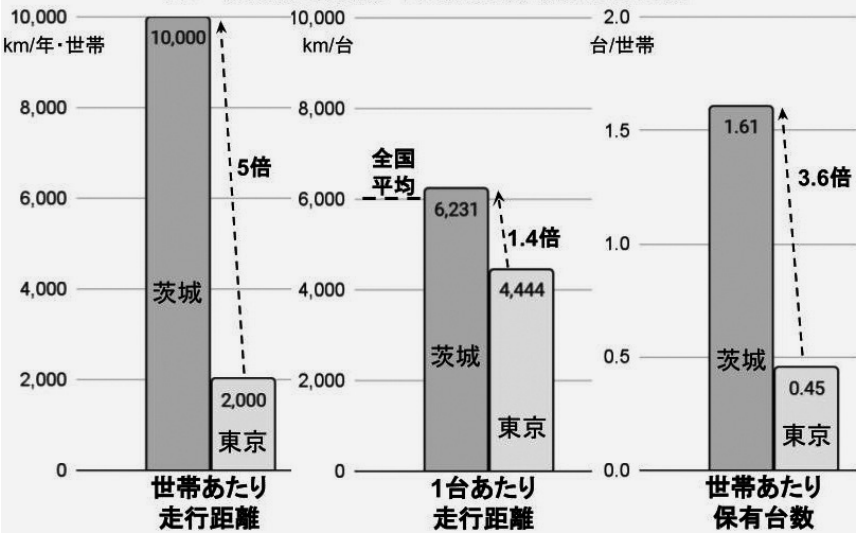
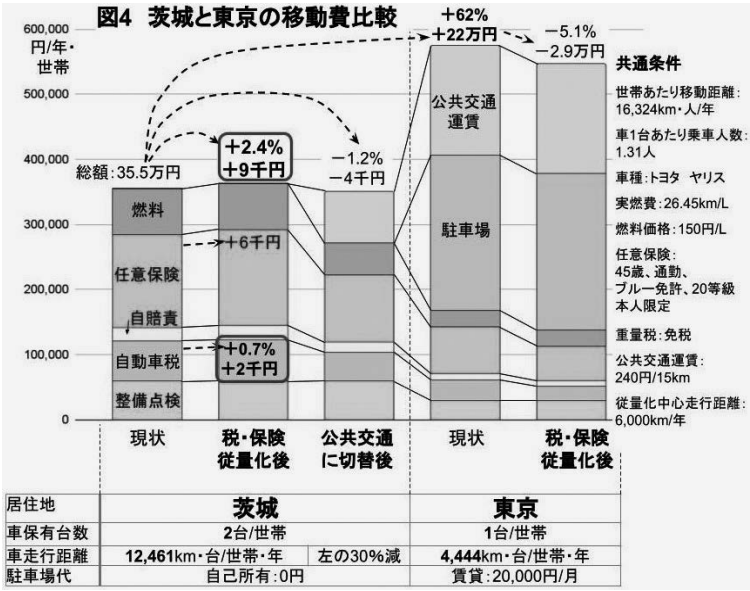


図３中央に示す値を用い、それに１台当たりの乗車人数を日本の平均である1.31人※6を掛けて延べ移動距離を算出し、茨城の現状は全て車を使用、茨城の公共交通切り替え後と東京は現状の茨城との車走行距離の差を公共交通を使用したとして公共交通の運賃を加算しています。また、自宅の駐車場について、茨城は自己保有により０円、東京は賃貸として23区の最低価格帯（20,000円/月）※7を用いて、費用に加算しています。



従量化で茨城は2.4%増えるが、東京より大幅に安い

試算結果を**図４**に示します。茨城において税と保険を従量化しても、費用総額は2.4%（約９千円）しか増えず、また、東京より大幅に安く、従量化により地方だけが大幅に負担が増加するという意見は、事実に反すると言えます。また、自動車税だけを走行距離基準へ変更するのであれば総費用の0.7%（約２千円）しか増えません。

このように、従量化による増加が少ない理由は下記２点考えられます。

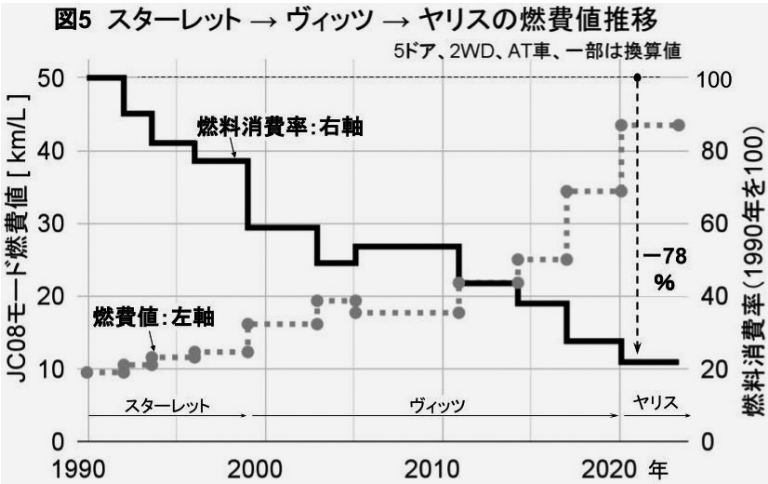
・地方では保有台数が多いために、１台あたりの走行距離がそれほど大きくない（**図３**）。
・全国で走行距離が多い地域が多く（**図２**）、その地域では保有台数も多いため、１台あたりの全国平均値が大きくなっており、地方と全国平均の差が少ない（**図３**中央）。

また、茨城で車の一部を公共交通に切り替えた場合は、現状より費用総額が減っていますが、この理由は、車の税や保険の従量化によって車１台の使用時費用が鉄道１人の運賃の1.5倍になること（**図１**）に対し、車の平均乗車人数が1.31人であるためです。このことから、走行距離課税等の従量化を行う際に、公共交通を整備することも併せて行えば費用負担を下げることができるため、理解が得やすいのではないかと思われます。

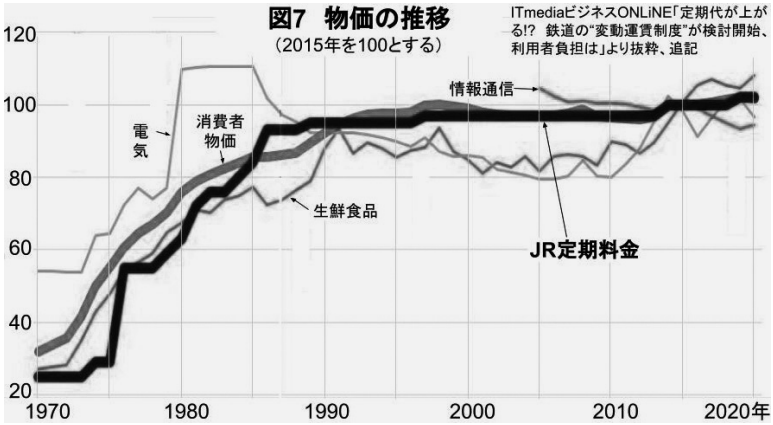
大幅な燃費向上が地方の費用を下げている

地方の費用が都市部より大幅に少なくなっている理由は、車の燃費向上により燃料費負担が昔より大幅に減少していることが考えられます。

例えば、トヨタのコンパクトクラス車のカタログ燃費値を調べたところ（**図５**）※9、1990年に対して2020年は4.6倍に向上し、燃料消費率では



78%も減少しています。また、ガソリン価格※10（**図６**）は1982年に177円に到達して以降、変動があるものの平均150円弱で維持されていることから、燃料費負担は30年間で1/5近くに減っていることになります。さらに、EVに変えれば電気代負担が３～４割減少します※12。一方、JRの運賃※8（**図７**）は近年も緩やかに上昇し続けています。これらにより、近年は車を使う方が公共交通より大幅に安くなり、公共交通衰退の最大の原因になっていると言えます。



保険の従量化の効果が高い

地方では任意保険の割合が最も高いため（**図４**）、任意保険を従量制に変更することが、車使用の抑制に最も大きな動機になると考えられます。

なお、現状でも走行距離に応じた保険料の保険も一部ありますが※11、固定料金部分が大きかったり、走行距離が大きく減らないと割引にならなかったり、通信端末が必要である場合があり、使用抑制に繋がっていません。このため、保険会社に改善を要請することが有効だと考えられます。

仮定による影響について

上記試算は様々な仮定を行っており、実際と異なる部分も多数考えられるため、それらについて以下に記載します。

・全国平均の走行距離の値は自家用車ユーザーへのアンケート調査の結果であるため、複数所有の使用頻度の低い車の走行距離が反映されていない可能性や、商用車が含まれていないことが、影響を与えると考えられます。

・都市部等、保有台数が１台である場合は大型の乗用車が、保有台数が多い地方では軽自動車が多いと考えられ、実際は、燃費、保険、税、整備費、購入費用も大きな差があると考えられます、また、保有台数が少ない都市部では乗車人数が多いと考えられ、その場合は公共交通運賃が減少します。

・駐車場料金について、本試算では東京23区の最低価格（２万円/月）を使用していますが、都心部では５万円/月程度が相場である※7一方、通勤通学の距離は短くなるために公共交通運賃は低くなると考えられます。

・公共交通運賃としてJR幹線の距離15kmにおける額※2を使用していますが、既述のように、乗り換え等により距離に対して割高になる場合が多くあります。

・目的地施設の駐車場料金を考慮していませんが、都心部では割引があっても有料の場合も多い一方、地方ではほぼ無料なので、都市部の方がさらに費用負担が大きくなります。な

表1　車使用に伴う悪影響と因子

悪影響事象↓	因子（＋:正の影響、－:負の影響）											
	走行距離	給油・充電量	重量	軸重	安全性能	排気清浄度	燃費・電費	全長	全幅	最高速度	公共性	エンジン排気量
道路損傷	＋	+	+	＋			+	+	+	+	−	
事故被害	＋	+	＋	+	−		+			＋	−	
公共交通衰退	＋	+					+				−	
道路渋滞	＋	+					+	＋	+		−	
CO2排出	＋	＋	+	+			−	+	+	+	−	
大気汚染	＋	＋	+	+		−	−	+	+	+	−	
都市拡散	＋	+					+				−	
運動不足	＋	+					+				−	
資源消費	＋	＋	+	+			−	+	+	+	−	
土地利用非効率化	+	+						＋	＋		−	
評価容易性	○	△	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
備考	算出工数大？	電気は用途特定が困難			詳細調査工数大？		高効率化で利用頻度増大		一定以上の場合	低い場合		過給、EV等

[税額の決め方]

走行距離課税額［円/年］　＝　車種ごとの税率［円/km・年］　×　走行距離［km/年］

車種ごとの税率［円/km・年］　＝　$税率_{重量}$ ＋ $税率_{軸重}$ ＋ $税率_{安全}$ ＋ $税率_{排気清浄}$ ＋ $税率_{燃電費}$ ＋ $税率_{全長}$ ＋ $税率_{全幅}$ ＋ $税率_{最高速}$ ＋ $税率_{公共}$

お、建設、維持費のかかる駐車場の料金割引や無償提供は、車を使わない施設利用者にとって不公平であるため、施設に対して駐車場料金の割引や無償貸出を禁止するように要請することも必要だと考えられます。

税額の決め方

次に、走行距離課税の税額の決め方について提案します（上記計算式参照）。課税を行うことは車の使用に伴う様々な悪影響を抑制する効果があり、それらの影響度は車種ごとに大きく異なるため、その影響度を車種ごとに見積もった税率（走行距離１kmあたりの税額）を定め、走行距離に掛けて１年ごと（または車検ごと）の税額を算出することが妥当だと考えられます。

車種ごとの税率の算出方法については、車による様々な悪影響に相関が高い因子（**表１**）のそれぞれについて、因子の値や度合いに応じて税率を設定し、全ての税率を加算すれば良いと考えられます。なお、充電量は自動車用以外との切り分けが困難であること、エンジン排気量は過給エンジンやEV等で影響事象との相関が低いことから、使用が困難です。

CO_2抑制のためには炭素税が最適

CO_2排出量抑制のために、上記では燃費・電費からCO_2排出量を推定し税率を決めることを想定していますが、実際はカーボンニュートラル燃料や、再生エネルギー発電等によって走行に伴なうCO_2排出量が大きく異なると共に、車両の製造や輸送、廃棄等によってもCO_2が排出される問題があります。このため、本来はCO_2の元となる炭素含有量に応じて化石燃料由来物品の輸入時に課税される炭素税により、化石燃料由来の全ての製品の価格が上がることで、間接的に徴税されることが公平で効率的ですが、現状の日本の炭素税は非常に安く、消費者のCO_2排出抑制動機に繋がっていません。今後の大幅なCO_2削減の

ためには、炭素税を段階的に大幅に上げて（他の税を置き換えて）、化石燃料由来製品の価格を上昇させることが必要ですが、炭素税額が十分に上がるまでは、一般的な燃料や電力を想定して燃費・電費に関する税率と燃料税を調整すると共に、購入、廃棄時にも別途徴税するしかないと考えらえます。

続いて、その他の反対意見について検討します。

「地方では、車の代替となる公共交通が無い」について

地方で公共交通が衰退した理由は、既述の通り、車使用費用が公共交通運賃より大幅に安いからであり、従量化すれば公共交通の利用者が増え、運行本数や路線の拡充が行われると考えられます。ただし、それにはある程度時間が掛かるため、車費用従量化への移行を何年かかけて段階的に行うと共に、公共交通の新設等には、行政が補助を行うことが必要だと考えられます。

「現状で税負担や高速道路料金が高いので、増税は困難」について

国の検討内容の詳細は不明ですが、元々の発端が､EV車の燃料税が徴収できないことであり、エンジン車について増税することは検討されていないようです。なお、現状の車の税負担額については、既述のように燃費が大幅に向上していることから、走行距離課税（従量化）を導入する際に負担増加を検討すべきだと思われます。

高速道路については一般道より安全性、燃費、速達性、快適性等、多くの面で優れており、一般道の交通量が減れば一般道の安全性や渋滞も改善するため、通行料金を徴収して一般道に車を誘導するする必要性はありません。このため、通行料金を走行距離課税に置き換えて無料化すべきです。なお、これにより高速道路を利用する物流事業者はトータルの費用負担がそれほど増加しないので、走行距離課税導入に対する反発が少ないと考えられます。

「バスや物流の運賃が上昇し、消費者や業界が困る」について

バスは公共性や事故対策、渋滞対策等の様々な面で優遇されるべき車種であり、既述の公共性の税率を免税として全体の税率を抑えるべきです。また、公共サービスとして行政が運賃補助を行うことも必要です。

一方で、トラックなどの貨物車は重量も走行距離も大きいことにより税額が高くなり、その増税分が様々な物の価格に転嫁されて物価が上昇することになりますが、走行距離の短い多くの乗用車ユーザーはその分が減税となって還元されることになるため、多く家計の平均的な経済的余裕度は変化しません。なお、車を持っていない低所得者等には、本件に限らず物価上昇に合わせて所得税減税やベーシックインカム等の支援をする必要があります。また、輸送コストが上がることで輸送の集約化や過剰な短時間輸送の是正、鉄道等への転換等の効率化が進むと考えられます。

「EV普及の妨げとなる」について

現状では燃料税がかからず自動車税も安いEVにエンジン車並みの課税をすることで、普及が抑制される可能性はありますが、EV以外の低炭素車や、鉄道、自転車等、より優れた低炭素手段もあると共に、電気代負担がガソリンより安いと公共交通がより衰退するため、EVのみを普及させようとすること自体が不適切だと言えます。このため、既述した炭素税を上げて（他の税を置き換えて）化石燃料の価格を高くすることで、使用者の状況や技術の進歩に応じてそれぞれに最適な低炭素の手段が選択され、社会的費用が少なくより早く低炭素化を実現できると考えられます。

まとめ

以上、走行距離課税による影響や課税方法を検討し、地方の費用負担が都市部より大幅に低く、従量化しても増加は少ないことが分かりました。このような検討を元に国や保険会社に要望し、車費用を従量化することで公共交通の利用を促進させることが必要だと思いますので､会

員の皆様も、ご賛同いただける場合は、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、本稿へのご意見、質問等がありましたら、hiraku.kojima@gmail.comまでご連絡下さい。

参考文献

※1：野村総合研究所　世界の走行課税制度・走行課金制度の導入状況
※2：実燃費は「e燃費　トヨタ ヤリス（ハイブリッド）HYBRID X / G / Z 1500cc (MXPH10)CVT FF」、任意保険は「損保ジャパン（45歳、通勤用途、免許ブルー、20等級、本人限定、車両保険あり）」、鉄道運賃は「JRお出かけネット　きっぷのルール」より算出
※3：PR TIMES 2020年 全国カーライフ実態調査（第１弾）～車の平均維持費と節約方法は？ほか（「2020年全国カーライフ実態調査」より抜粋）
※4：ENEOS　家庭の自家用車による輸送需要の将来推計
※5：一般社団法人自動車検査登録情報協会　都道府県別の自家用乗用車の普及状況（軽自動車を含む）の自家用乗用車１世帯当たり台数
※6：国土交通省　平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査（OD調査）集計結果の速報について
※7：駐車場コンシェルジュ 【2022年度版】東京23区月極駐車場の相場決定版!!
※8：ITmedia ビジネスオンライン　定期代が上がる!? 鉄道の“変動運賃制度”が検討開始、利用者負担は
※9：スターレットの10モード燃費はヴィッツのカタログ記載の換算率により10・15モードに換算。10・15モード燃費は、ヴィッツのカタログ燃費値によりJC08モードに換算。ヤリスのWLTCモード燃費は、プリウスのカタログ燃費値（webCG　クルマの燃費性能はこの10年でどれだけ進化したのか？）によりJC08モードに換算。
※10：カーライダー　ガソリン価格推移（1966年～2022年）と世界情勢の動向
※11：保険スクエアbang！　テレマティクス保険の特徴やメリット・デメリット｜安全運転で保険料が割引になる仕組みを解説！
※12：レスポンス　ガソリン高騰！ EVにするとどれくらいお得？…電気代との損得分岐点
※13：クルマ社会を問い直す会　会報107号　自動車の使用を減らす方策の提案（小島 啓）
※14：クルマ社会を問い直す会　会報108号　自動車の使用を減らす方策の提案（第２報：各方策のメリット、デメリット整理）

（神奈川県横浜市在住）

シモツケソウ
（会員K・Tさんの絵）

投稿　クルマ社会という陥穽（かんせい）

三田直水

クルマ社会は被害者と同時に加害者という罪人を生み出すシステムでもある。しかも日々大量にだ（死傷者36万4767人、うち死者2637人―令和３年度交通安全白書より）。日数で割ると、１日に1000人の人が犠牲になっている。煽り運転や暴走族は論外だが、ごく普通のドライバーが運転中にわずかなミスや病気によって気を失って歩行者を殺めても、その人は犯罪者（殺人者）となる。未成熟なクルマ社会を当たり前とする社会では、国家が公共交通システムや安全な歩行環境づくりをなおざりにして、ドライバー個人にその責任を負わせているに過ぎない。国や県、市町村などが安心・安全な街づくりをして、極力クルマを使わなくてもすむ世の中をつくってさえいれば、クルマによる被害者と加害者を生み出すことは大幅に減るはずである。

もちろん、すべてのクルマを否定するものではない。国民総（皆）免許などと呼ばれているように、一定年齢に達すればだれでもがクルマの免許をもち、自分のクルマを使い、いつでもどこでも無制限に乗り回すことができるが、そのことで人間（特に歩行者）の命を奪い、傷を負わせ、自然環境を破壊し続けているとすれば、そうならないようなシステムを目指すことが国としてのもっとも重要な課題ではないだろうか。事実欧米では、モデルになる国（たとえばフィンランドやスウェーデンでは サービスとしてのモビリティ、移動のサービス化MaaS※が進んでいるし、イギリスでは信号はすべて歩車分離式であり、カナダやオーストリア、スイス、ドイツなどでは歩行者は守られるべき者として横断歩道では100%優先され、歩行者に優しい国として知られている）が数多くあるにも拘らずである。

日本という国はどこまで真剣になって、クルマという走る凶器から人間のいのちを守ろうとしているのだろうか、疑問である。毎日のようにニュースで悲惨な交通事故犯罪を知るたびに、いつまでも画期的なビジョンや抜本的な対策を示さず、漫然とクルマ優先の社会を維持し、推し進めているこの国に喝！を入れたい。

※MaaS（Mobility as a Service)は、「サービスとしてのモビリティ」もしくは「移動のサービス化」を意味する。タクシーや鉄道、バスといったさまざまな交通手段をエリア全体で最適化し、移動の利便性を高めていく考え方。

その手法はいろいろ考えられるが、MaaSアプリを使って複数の交通手段の予約や決済などの機能を統合していく取り組みが、現在世界的な潮流となっているという。

（鳥取県鳥取市在住）

投稿　総会に参加しました

木村孝子

４月15日（土）、“会”の総会に夫（91歳）と共に参加しました。大変プライベートな投稿になりますが、クルマ社会の中を歩くのがやや不自由な夫を伴い参加した私の報告をどうか愛（？）をこめてお目を通して下さいませ。

前号（111号）は、ヨタヨタ歩く夫を外に連れ出し、リハビリの支援を続ける妻の奮闘記を書きました。今回は、総会に行きたい（！）と言う夫を連れ添って出かけた時の体験を書いた一文です。離れて住む娘に「お母さん、大丈夫？」と何度も念を押されました。「大丈夫、まかせなさい。」出発。いつもなら駅までタクシー（大体740円）。今回は隣人がどうしてもクルマで駅まで送ると。「乗ってもいいの？」、私はとても悩みました。「クルマを減らそう」―この“会”の会員で

すもの。でもね、私は隣人の好意を無にしたくない。タクシーもいいけど隣人の温かさにすがりたい。実はこのことを総会の席で問いました。「木村さん、いいんじゃない？」そういう雰囲気でしたね。

道中、利用した駅は、わが龍ケ崎市駅、品川駅、大井町駅。夫がこういう体になるまでエレベーターを必需品と思わなかった私です。エスカレーターでさえよほどでないと使いません。駅の階段の昇り降りはお金のかからない最高のトレーニング。今回気づいたことがあります。エレベーターって各ホームにあるのね。常磐線、京浜東北線のどの駅でもエレベーターのお世話になりました。世界に誇れる日本の公共交通！

総会について記します。会計報告によると会の経済がひっ迫しているとのこと。会計係の方のため息が聞こえました。しかし、会に10万円もの寄付をした人があったとの報告。ありがとうございます。オンライン参加、会場ではマスク越しの発言。声が聞き取りにくい。話す人は聞く人に聞こえる声で話すことが必須。黄金の発言も聞こえにくいと台無しになってしまうと思う。

開場は15人の参加、皆さんにお会いできて嬉しかったです。雨の日、夫と共に参加してよかったです。ありがとうございました。

（茨城県龍ケ崎市在住）

投稿

赤字ローカル線問題はバス転換で解決されるのか

林 裕之

国土交通省の有識者会議は2022年７月１日に、『輸送密度』についてJRの場合、1000人未満で要請があれば国、自治体、鉄道事業者で協議会をもち、存廃を判断する仕組みを導入すべきだという提言を出しました。

この提言では、「廃止ありき、存続ありきという前提を置かずに協議」するとされており、協議を経て多くの路線が廃止される可能性があります。鉄道が廃止された場合は、バスやBRT（専用道路を走る高速輸送システム）に転換されることが示唆されています。

確かに総延長が短く、輸送密度が非常に小さくなった路線など、バス等に転換した方が合理的であると言える状況になった例もあるでしょう。バスは鉄道よりも運行本数を増やせることやこまめに停留所を設置できるというメリットもあります。バスは大変有益な交通機関です。しかし鉄道を廃止し、バス等へ転換された場合、多くの問題が生じる場合があるということも事実です。そのことについて考えてみたいと思います。

1. バス転換されると所用時間が延びる場合が多い

路線によって違いはありますが、一般的に言えば鉄道はバスよりも速達性に優れているため、バスに転換されると所要時間が延びることが多いと言えます。

かつて石川県能登半島には、JR（西日本）七尾線（金沢－輪島）と能登線（穴水－蛸島）がありました。しかし能登線は1987年に廃止されました。また七尾線のうち、電化されなかった和倉温泉－輪島間は1991年に廃止され、いずれも第３セクター「のと鉄道」に経営が移管されました。しかしこの「のと鉄道」七尾線は2001年に、能登線も2005年に廃止され、バスに転換されました。能登線は延長61kmの長大路線でしたがバス転換されて所要時間が大幅に延びたことが問題となっています。同じ区間で比べればおおむね倍になりました。

バス転換された場合に所要時間が延びるという現象は各地で見られます。北海道の旧天北線（1989年廃止）の音威子府（おといねっぷ）－鬼志別（おにしべつ）間も鉄道時代よりもかなり所要時間が延びています（急行列車と比較した場合は約1.5倍、普通列車と比較した

場合は約1.1倍)。同じく旧岩内線(1985年廃止)の岩内－札幌間(小沢－札幌は函館線)の場合も鉄道時代と比べてバスの所要時間は約1.2倍(函館線内は急行として運転されていた列車とバスの比較)になりました。

2. バス転換されると定時運行が困難になる場合が多い

鉄道の場合は天候異変や事故など特別の障害が発生しなければほぼ定時運行です。たとえば、「JR東日本が運行する東北新幹線、上越新幹線などでは１列車あたりの平均遅延時間は毎年数十秒レベル、ダイヤが過密で遅れが出やすいとされる東海道新幹線でも54秒(2013年)」となっています[1)]。在来線も約９割が定時運行しているとされています。

私は山陽線と山陰線を乗り継いで通勤していますが、特に山口県内の山陰線は単線である上に、日本海からの強風を受けやすく、さらに野生動物が多いために定時運行が難しい路線とされています。それでもこの２年間に遭遇した10分以上の遅れは５、６回程度で(台風接近等による計画運休を除く)、ほとんど定時運行です。

一方、専用道路を走るBRT以外のバスはダイヤ通りに走ることが困難で、日常的に遅延が発生している例が少なくありません。１で取り上げた「のと線」代替バスの場合、常時15～20分、時には30分も遅れることがあるということですがこのような状況は全国各地に見られます[2)]。

私は山口県萩市に住んでいた時、山口市中心部や新山口駅に行く際には鉄道がないのでバスを利用していましたが、遅延は常態化していました。バスの大幅な遅延のため新山口で乗り継ぐ新幹線列車に間に合いそうになくなったので途中下車してタクシーに乗り換えたこともあります。静岡県を訪れた際はバスの大幅な遅延で予定していた列車に乗り継ぐことができませんでした。

3．バス転換された場合は乗客の体調面の問題を起こしやすい

バスは定員が少ないので、混み合う通勤・通学時間帯は揺れる車内で長時間立たされて疲労したり、車酔いで気分が悪くなる乗客もいます。列車でもバスでも動いていれば必ず揺れますが、バスの揺れは列車と比べればかなり大きいと言わざるを得ません(列車の場合も線路状況が良くない一部の地方私鉄でかなりの揺れがある路線がありますがこれはごく少数の例外と考えてよいでしょう)。実際に私もバスの車内で車酔いで苦しむ人の姿を見ることがあります。私自身はバスに乗るだけでは酔わないのですが、車内で読書や仕事をするのは15分が限度です。それ以上は必ず気分が悪くなります。乗車中はほとんど何もできません。一方列車の場合は車内で細かな活字を追うような作業を長時間続けても全く気分が悪くなることはありません。そのため時間をとても有効に使うことができます。

高速バスを除くとほとんどのバスにトイレがない(ほとんどのバス停にもトイレがない)ということも重大な問題です。バスにトイレがないので前述の旧能登線沿線に居住する人の多くが金沢や七尾まで通院することは事実上不可能になったと言われています[3)]。

かつてはトイレがない鉄道車両がかなりありましたが、現在は大都市圏の頻繁に運転される路線の電車(JR・私鉄)や、運行距離がごく短い列車などを除いてほとんどの列車にトイレが設置されています(JR西日本のローカル線で使用されている小型気動車〈キハ120〉にもトイレが設置されました)。また多くの駅にトイレがあります。交通機関の車内や駅にトイレがあると安心して旅行ができます。

4. バス転換されると自転車との併用が困難になる

多くの鉄道駅には駐輪場があり、駅まで自転車を利用することができます(近年は自転車をそのまま車内に持ち込めるサイクルトレインも徐々に増加している)。しかしほとんどのバス停には駐輪場がなく、また自転車をバス車内に持ち込むこともできないため、自転車を併用することが困難になります。そのことによりバス停からある程度距離がある地域に居住する人の移動が不便になります。

5. バス転換は環境破壊をより深刻化する可能性が高い

国土交通省の2019年度の資料によると、輸送量当たりの二酸化炭素排出量（旅客）は、バスが57g（人km）、鉄道が17gであり、バスは鉄道の３倍以上となっています[4]。もちろんこの数値は輸送量によって変わってきます。鉄道の場合、１車両当たりの平均乗車人員については直近のデータはありませんが、上岡直見氏が2007年に書かれた『新・鉄道は地球を救う』では49人となっており（上岡氏は平均乗車数49人の場合の輸送量〈人km〉あたりの二酸化炭素排出量を全国平均で18g/kmとされています）、国土交通省のデータもこれとほぼ同じ平均乗車数に基づいて計算していると考えられます（定員通りの乗客数があることを前提とした計算ではありません〈定員は立席も含むため１車両あたり130～160人となっています〉）[5]。従って単純計算すれば１車両あたりの乗車人数が14人以下になれば（小型車両の場合はこの数値は下がると考えられる）、バスの方が二酸化炭素排出量が少なくなります（ローカル線の場合、朝夕を除いて１車両当たりの乗車人数が14人以下という場合も少なくない）。

しかし鉄道がバス転換された場合、大幅に利用者が減る事例が多いのが実態です（その理由としては前述したように、バスの場合速達性や定時性などの点で鉄道に劣るということが考えられます）。たとえば2001年に鉄道が廃止され、バス転換された名古屋鉄道谷汲線（岐阜県）の場合、利用者が80％以上も減少したために代替バスも2005年で廃止されました[6]。また2005年に廃止された日立電鉄（茨城県）の場合、代替バスの運行開始１ヶ月間の利用者数は鉄道時代の約３割にとどまったと言います[7]。これは鉄道を利用していた人の多くが鉄道の廃止後の代替移動手段としてバスを選ばず、自家用車（高校生など未成年の場合は家族の自家用車による送迎）を選んだ結果です（東京理科大学の山下良平氏らの調査によると６割以上が自動車を選んだとされています[8]）。自家用自動車の二酸化炭素排出量は130g（人km）となっており、鉄道の７倍以上です。鉄道の廃止に伴い自家用車を利用する人の数が大幅に増加し、そのことより環境破壊が深刻化する可能性が高くなります。交通事故の発生が増加するという懸念もあります。

鉄道が廃止されてもバスが運行されるのであればそれでよいのではないか、という意見も聞こえてきますが、実際はバス転換された場合、上記のような多くの問題が生じる場合があります。確かに鉄道が維持できなくなり、やむを得ずバス等に転換される路線もあるでしょう。しかし可能であれば鉄道の維持に努めるべきです。維持するだけではなく、国や地方公共団体の支援を充実させたうえで、より利用しやすいダイヤを編成し、サイクルトレインなどの企画の拡充を実施して鉄道の活性化を図るべきです。そして鉄道とバスがそれぞれの長所を生かした公共交通の体系を構築すべきです。それが住民の移動の質を維持し、環境破壊の深刻化や交通事故の危険性の増大を防ぐことになると言ってよいでしょう。

【註】

1）「週刊ポスト」2015年３月27日号。
2) https://www.okhotsk.biz/gingasen_net/qa-bus_noto.htm
3) 同上
4) 2020年度（2021年度以降は未発表）は新型コロナウイルス感染症拡大に伴って公共交通機関の利用者数が激減し、例年に比べて輸送量当たりの二酸化炭素排出量が極端に高く算出されているので、2019年度の資料で比較しました。2020年の資料による各交通機関の二酸化炭素排出量は、自家用自動車が131g、バスが109g、鉄道が 28g（人km）となっています。
5) 上岡直見著『新・鉄道は地球を救う』交通新聞社、2007年、70ページ。
6) https://www.okhotsk.biz/gingasen_net/qa-bus2.htm
7) Simplex's Memo (goo.ne.jp)
8) 地域学研究、Vol.42、No.4、2012、977-989　山下良平、石井諒、新井健著『地方鉄道廃止後の沿線住民の交通行動と意識の変化に関する研究』

（山口県下関市在住）

新聞記事の紹介

しんぶん赤旗　くらし家庭欄　2023年５月17日
当会総会後に行われた薬袋奈美子さんの講演（11ページ参照）を紹介する記事が掲載されました。

生活道路が遊び空間交流の場に

“ポンエルフ”を日本にも

「ポンエルフ」をご存じですか。道路を、子どもたちの遊び空間や住民の交流の場とする取り組みです。「生活道路を生活の場にする“ポンエルフ”を日本にも」と題した講演会が4月15日、東京都内で開かれました（主催はクルマ社会を問い直す会）。日本女子大学家政学部住居学科教授の薬袋奈美子さんが、欧州で広がるポンエルフの実践を紹介しました。（徳間絵里子）

「クルマ社会を問い直す会」講演会

日本女子大学家政学部
住居学科教授
薬袋　奈美子さん

みない・なみこ　専攻は住環境とコミュニティー都市計画。イギリス、デンマーク、オーストリアなどで道路の利用状況調査や住環境の研究を行う。東京都豊島区雑司が谷（ぞうしがや）などで住民主体の街づくりに関わる。日本建築学会、日本都市計画学会等所属。

ポンエルフとは“生活の庭”を意味するオランダ語で、住宅地で最も身近な道路を生活の場として使おうというものです。

“滞留”を認める交通規制めざす

日本では、1970年代に進められた交通安全教育の影響で、道路で遊ぶのはよくないとされてきました。一方、欧州では半世紀前から、クルマより人を優先する「ポンエルフ」の実践が広がり、根づいています。

ユニセフの調査によると、世界38カ国中、日本の子どもは精神的幸福度が37位という結果でした。どうすれば子どもたちが幸せになれるのか。私自身の研究との関連でいえば、外遊びが気軽にできる時間と空間が大事です。家の前の生活道路で遊べる環境があれば、近所のおとなに声をかけてもらい、多世代交流の機会ができます。

日本と欧州の道路を比較すると、日本は歩道があっても十分に広くはなく、電柱や植え込み、駐車場の入り口があるため歩きにくくなっています。白線で区切られただけの場所では駐車する車も多く、歩く場所がないことも目立ちます。欧州では並木道を楽しみながら、歩行者が快適に歩ける空間もあることに比べると、大きな違いです。日本ではポンエルフが、道幅を狭くしたりハンプ（道路の一部を隆起させること）を設置したりして、車の減速化や静音化を促す言葉として定着しました。しかし欧州では、遊びや立ち話といった滞留行為を認める交通規制のことを指しています。こうした交通規制としてのポンエルフを日本にも導入し、生活道路を変えたいと考えています。

欧州で根づく実践紹介

（写真はすべて薬袋さんの講演資料から）

他の欧州諸国の実例

【オーストリア】「歩行者ゾーン」（1976年）、「生活の道」（83年）、「出会いゾーン」（2013年）に分類。「歩行者ゾーン」は原則、自動車の進入は禁止で、商店街や教会前の広場に導入。「生活の道」は、多くの住宅地内道路で指定されている。原則、沿道に用のない車両の通り抜けはできず、走行する際は歩行する程度（時速10キロ～15キロ。ただし多くの人が時速7キロと認識している）に規制。「出会いゾーン」は、時速20キロ以下なら車の通過も認められ、商店街などでも利用されやすい。

【イギリス】1998年にイギリス版ポンエルフとして「ホームゾーン」制度を導入。生活道路の改善で住宅地の環境改善を図るが、道路改修に費用がかかり普及は進んでいない。子どもの遊び場やコミュニティー活動などに住宅地内の道路を活用し、質の高い住環境を実現している。

国内既存道路に導入する挑戦を

オランダで最初にポンエルフが導入されたのは1976年です。70年代に子どもの交通事故が急増したことを背景に、交通安全に関心をもつ3団体が、国に働きかけて実現しました。住民合意を得ながら、ポンエルフの指定道路を増やしてきました。その後、ほかの国にもこの交通規制は広がりました。

デンマークのユニークな事例を紹介します。

ある団地内の10本ほどの道の中央部が、ポンエルフに指定されていますが、それぞれ住民が使い方を決めています。ボラード（車止めの設備）で、車が通行する場所と住民が利用する場所を分けています。道にはベンチがたくさん置かれ、客をもてなす場所として利用している人もいます。

ポンエルフ区間の入り口にゴム製のコーンを置いて、子どもが遊ぶ道もあります。一見通行止めのようですが、緊急車両が通れる幅員が確保されています。

遊ぶときは、子どもたちが自分でこのコーンを動かします。「車が来るかもしれない場所で遊ぶんだ」という意識が、自覚的に道路を使う文化につながるのだと思います。道の安全な環境や利用方法を、住民たちで変えていく取り組みはとても興味深いです。

ポンエルフの交通規制の導入に合わせ、道の雰囲気を変化させて安全を確保する必要があると考え、豊島区の雑司が谷で実験を行いました。路面装飾による表示を試して、子どもが遊ぶ道を走行速度を落とすケースが多く見られました。国内の既存の道路にも、欧州のようなポンエルフを導入する挑戦ができるのではないでしょうか。

松尾佐知子の今晩のおかず

■焼き生揚げの南蛮酢

◆材料（２人分）
生（厚）揚げ１枚／新タマネギ¼個／ニンジン50グ／ピーマン１個／ショウガ１かけ＝計200円

暑くなってくると酢の物が食べたくなります。ショウガも入れてさっぱりと。

◆作り方　①新タマネギとニンジン、ピーマン、ショウガはせん切りにし、ボウルに入れる。
②　①に水・酢・砂糖各大さじ２、塩小さじ⅓を入れてまぜ合わせる。
③生揚げをひと口大に切り、フライパンかグリルでこんがり焼いて器に盛り、②をかけたらできあがり。

（１人分210キロカロリー、塩分0.9グラム）

追悼　土居靖範さんを偲ぶ

立命館大学名誉教授の土居靖範さんが、５月に逝去されました。

土居さんは公共交通の役割と重要性を説かれ、交通権学会の1986年設立当初から交通権の発展に多大なご尽力をされ、学会長も務められました。

当会とのご縁は2001年に遡ります。立命館大学で開催された日本母親大会での、当会が担当する分科会「クルマ優先から人間優先の社会へ―公共交通は生命を守り、人を結び、町を救う」の助言者になっていただきました。「日本は交通機関ごとの独立採算制が追及され、高運賃⇒利用者減などの悪循環を招いているが、国民の移動の権利は本来国や自治体が守り、利活用の工夫をすべきである。欧州では1960年代から鉄道や路面電車の見直しが進み、上下分離方式による運営や利用しやすい工夫が進んでいる。バスは公民館や図書館などの公共施設と同じと考えて充実させる必要がある。クルマを抑制した安全なまちづくりも大事」等、多くの提言やご助言をいただきました。（この報告は会報26号 p. 4～で紹介しています。会報は当会のホームページからも読むことができます。）

その後も当会活動を応援してくださいました。

心よりご冥福をお祈り申し上げます。

（共同代表：青木 勝　足立礼子）

コマクサ
（会員K･Tさんの絵）

世話人からのメッセージ

青木 勝（再任／共同代表、会計、名簿管理、会報発送、冊子管理、オンラインミーティング）
足立礼子（再任／共同代表、会報編集）
小島 啓（新任／事務局）
里見岳男（新任／事務局、ホームページ管理）

４名のメッセージは43〜44ページをご覧ください。

安彦守人（再任／SNS管理、メーリングリスト管理、「政官産学」の動向収集と把握）

当会は、クルマの負の側面を問い直し、交通事故を未然に防ぐことも活動の柱のひとつとなっている市民団体で、外部講師の方に聞いても海外には類似の団体は見られないとのことでした。それだけ貴重な組織です。

この10年単位で見ますと、交通関係で活動において協賛した団体だけでも４つほど解散表明したり、活動実態が見られなくなっています。それほど長期間継続することは容易ではありません。実務者能力がそのカギだと実感しています。

新たな世話人を迎え協働作業で引き続き力になりたいと思っております。

まずは使える伝手は何でも使って実効ある法改正などを結実させることです。

（東京都八王子市在住）

上田晋一（再任／写真・データ管理、SNS管理）

2023年度の世話人を仰せつかりました上田晋一です。自動車の利便性の代償を自衛と言う形で歩行者・自転車、とりわけ子供に責任転嫁するという基本的人権を無視した違憲状態が続くクルマ社会です。この社会状況を行政は推し進め、それを右から左へ垂れ流す各メディアの画一性はまさに「自動車ファシズム」と言えるのではないかと思います。このような厳しい状況ではありますが、クルマ社会を問い直すと言う貴重なこの会が盛り上がるよう、大して何もできませんが考えていきたいと思います。

（愛知県名古屋市在住）

大貫華織（新任／会報編集）

昨年度入会し、本年度から世話人として参加させていただくことになりました。

私の生まれ育った岩手県では、盛岡市中心部などごく一部を除いて、歩行者がほとんど居ません。大きい道路には自動車が絶え間なく走っていますが、歩道はガラガラなんです。ですので、自転車も基本的に歩道を走っていればいい訳で。自転車のヘルメット努力義務化が話題ですが、自転車や電動キックボードの危険運転が問題視されているのって、東京とか首都圏だけの話なんじゃないかと思ってしまいます。（もちろん自転車の事故はあるし、私も自転車愛用者として安全運転を心がけてはいますが…。）首都圏と地方とのギャップのようなものを強く感じます。

ですので、会員の皆様が全国のどこにお住まいか、というのがとても気になっています。地方で車を持たないことの肩身の狭さや生きにくさを、誰かと共有し、励ましあっていけたら。そして、今後皆で会員を増やし、ゆくゆくはクルマ社会を問い直す会・岩手支部のようなものをつくり、乗りバス・乗り鉄のようなイベントや何らかの活動を、実際に集まってできたらいいなと思っています。

また、私は今年30歳になる単身女なのですが、会員の皆様の年齢分布も気になるところです。若い世代はクルマ社会の異常性・非効率性に気づき始めていて、若者の車離れなどと聞くと、社会はどんどん良い方に来ているなと思います。地方都市でも、若い人がクルマ社会の呪縛にとらわれてしまう前に、車を持たない選択もあることを伝えたいです。自治体には、全土は無理なので、車無しで生活できるゾーン・公共交通優先の区域をつくることを要請したい。自動車依存度の高い地域からは年々若者が流出し、消滅寸前のところまで来ているように感じます。「若者の車離れ」は「若者のクルマ社会離れ」でもあるのです。

先日読んだ『地域モビリティの再構築』とい

う本の中で、「楽しい・おいしい・おしゃれが人を動かす」という前富山市長の言葉がありました。個人的には、車を持たない暮らしがいかに楽しく、先進的でメリットが多いかということを発信していけたらと思っています。

一方で、実生活では両親や知人の車に乗せてもらうことも多く、クルマ社会に反対であることをなかなか言い出せずにいて…。葛藤している部分もあります。この会の中でも、様々な異なるご意見を持つ方々がいることでしょう。メーリングリストも全ては追いきれてないのが現状ですが、世話人の活動を通して様々なお考えや情報を知っていけたらと思っています。パソコンに弱くてご迷惑おかけすることもあるかもしれませんが、ご指導いただけると幸いです。よろしくお願いします!!

（岩手県滝沢市在住）

岡田百合香（再任／渉外、SNS管理）

いよいよ息子が来年から小学生になります。

安心して子どもを歩かせられるような道路環境には程遠く、付き添いで登下校の予定です。そのためには仕事も短時間に切り替える必要があり、クルマ社会による経済損失が発生します。

NHKの子ども向け番組では、危険なクルマ社会を変えようとせず、子どもに無茶な自衛を求めるような内容が放送されています。

うんざりしつつも、諦めずに今年も頑張っていきます。

（愛知県豊橋市在住）

榊原茂典（再任／SNS〈ツイッター〉管理、「政官産学」の動向収集と把握）

本年度も世話人をさせて頂くことになりました。加齢による意欲・体力の減退などの問題があり、積極的な活動が徐々に出来なくなってきておりますが、出来る範囲で会の運営に尽力したいと思っています。よろしくお願い致します。

（東京都杉並区在住）

佐藤清志（再任／渉外、「政官産学」の動向収集と把握）

昨年度から引き続き、世話人をお引き受させて頂くこととなりました。

前回のこの場では、世界的にも推進されているクルマの自動走行（自動運転）に対しての自身の持つ疑念や子どもが犠牲となる交通被害に対しての行動をみなさまと行っていきたいとの抱負を語っていたのですが、これといった成果を残さずの一年となってしまいました。

この二つの問題は今年度においても大きな課題となる事は間違いありません。

そこで今一度、会員の皆様と議論・検討を重ねながら展開していきたいと考えておりますので、みなさまもご協力いただければと思います。

長女を交通犯罪で奪われ、早いもので丸20年を迎える年でもありますが、私自身も（年齢の影響からか）物忘れやうっかりミスが多くなっており、みなさまにはご迷惑をおかけする場面も増えてしまうかとも思われるのですが、こちらの方も皆様からのフォローを受けながら、今年度も一年間活動して行ければと思っておりますので、どうぞよろしくおねがいいたします。

（東京都品川区在住）

高木久志（新任／会報編集）

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

五年前に、交通事件を実体験させられており、この社会は、クルマ優先、ドライバー特に加害者が優先され、交通弱者や交通被害者や遺族らの尊厳も権利も無い事を思いしらされております。

二年前、弁護士殿の講演がこの会で開催される事を知り、それ以来、参加と入会をさせていただきました。

入会年には、メールやSNSだけで なく、Zoomを使って会員の皆様と議論でき見識を広め深めたりできたと思います。

二年目には地域活動連絡係をさせていただきました。

三年目からは、世話人の会報関係もさせていただく事になり、ますます会の皆様とクルマ社会を問い直していけると思っています。

会報関係の世話人は、何をどうするのか、最

初は教えていただきながら、やっていければと思っています。

よろしくお願い申し上げます。

（福岡県福岡市在住）

冨田悦哉（再任／ホームページ管理、SNS管理、メーリングリスト管理）

また１年、世話人を務めます。よろしくお願いいたします。

近年病気・加齢で活動力が低下していまして、世話人を名乗るのは申し訳ない状態なのですが、幸い、若い方々が新しく世話人となってくれたので、順次会務を引き継いでいけるかとホッとしているところです。

世の中はクルマ優先、交通弱者へのしわ寄せが相変わらずで、クルマ社会を問い直す会からの発信が貴重となる状況が続いていますが、私はできましたら、一般会員の方々の活動参加を支える基盤づくりに意を注いで、世話人任務の締めくくりにしたいと考えています。

毎日のニュースなどで知らされる、交通事件をはじめとするクルマ社会の情けない諸相に心を痛めて終始しがちですが、本当は皆さんと、脱クルマの未来について明るいイメージを膨らませたいですね。

（東京都世田谷区在住）

林 裕之（再任／会報編集）

当会が創立されてすでに30年近い月日が流れました。その間、自動運転車の登場、交通事故死者数の減少、ハイブリッド車や電気自動車などの「エコカー？」の増加など、クルマを取り巻く状況は大きく変わりました。しかしなお、年間数千人が交通事故死し、数十万人が負傷しています。また現在でもクルマから排出される二酸化炭素排出量は日本の運輸部門の９割近くを占めています（鉄道の20倍以上）。私たちが取り組むべき課題はまだまだ多いと言わざるを得ません。

微力ですが、今年度も世話人をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

（山口県下関市在住）

地域活動連絡係からのメッセージ

昨年度まで世話人を務めた平間健嗣さんが今年度は地域活動連絡係になられました。高木久志さんは地域活動連絡係から世話人になりました。菊池和美さんは係をやめられました。全員で22名です。皆様よろしくお願いいたします。

〈2023年度地域活動連絡係〉

平間健嗣さん（北海道札幌市）
後藤 昇 さん（宮城県栗原市）
小林和彦さん（山形県山形市）
木村孝子さん（茨城県龍ヶ崎市）
梅沢 博 さん（茨城県つくばみらい市）
小路泰広さん（茨城県守谷市）
福地禎明さん（埼玉県川口市）
清水真哉さん（東京都江東区）
稲見正博さん（東京都三鷹市）
岩本博子さん（東京都小平市）
井坂洋士さん（神奈川県川崎市）
田中 牧 さん（神奈川県横浜市）
木村利雄さん（愛知県安城市）
青山泰人さん（愛知県名古屋市）
安達 博 さん（岐阜県岐阜市）
神田 厚 さん（三重県津市）
楠神久人さん（滋賀県愛知郡）
奥田純夫さん（京都府京都市）
古野藍里さん（京都府長岡京市）
奥山裕一さん（兵庫県明石市）
山田寛人さん（広島県広島市）
三田直水さん（鳥取県鳥取市）

３人の方からいただいたメッセージを紹介します。

平間健嗣（新）

今期、地域活動連絡係になりました札幌市の平間健嗣（たけし）です。

今の日本は民主主義社会であるため、社会を変えるには多くの人々の意識が変わる必要があります。人命が軽視されるクルマ優先社会を人優先の社会に変えるにも、人々にクルマ優先社会が抱える問題を伝える作業が欠かせません。

私の身近な例では、周囲の人権意識が高い人々でも現在のクルマ社会が何か深刻な問題を抱えていると認識している人は依然として少ないです。１億人以上が住んでいる社会を変えるためには、何十万人、何百万人、という規模の人々に情報を伝えなければならないと思います。

大量の情報発信を自分のテーマとして、地域活動連絡係としての役割にも取り組んでまいります。

一般人の私が数十万人数百万人規模で情報を伝えられる方法は現在のところインターネットしかありません。会員個人の取り組みとしては、会報101号別刷１寄稿特集に私が書かせて頂いた方法に基づいてインターネットを利用した世論拡大を引き続きがんばります。

（北海道札幌市在住）

清水真哉（継続）

岸田政権は少子化は国家的な危機と唱え、異次元の少子化対策なるものを打ち出そうとしていますが、その陰で路上では健全に育っている子供たちがむざむざと轢き殺され、子育て支援と言われながら、親たちは自分の子がいつ事故に遭うかという不安から逃れられずにいます。このような懸隔は少子化をめぐる政界での議論が国家主義的な発想から出ていて、国民一人一人の人生に立脚していないところから生じるのです。

思うだけで行動が伴いませんが、今年も地域活動連絡係を務めさせて頂きますので、よろしくお願いいたします。

（東京都江東区在住）

神田 厚（継続）

一昨年の10月、私の住む地域で“自転車損害賠償責任保険等への加入”が義務化され、保険に加入しました。

この４月より、全国的に“自転車運転者のヘルメット着用”が努力義務化されました。

ヘルメットの必要性はよくわかるのです。今の道路事情なら……

でも、そのためにヘルメットを被るのか？悩んでいます。

本年度も宜しくお願いします。

（三重県津市在住）

2023年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

◎会報にあったロータリー（ラウンドアバウト／会報係注）の話しですが、天下茶屋東（ロータリーあと）交差点はロータリーから、信号交差点に変わった逆パターンの事例です。車が多いとロータリーではさばききれないようです。当方もロータリー時代、こわくてなかなか渡れませんでした。今は右左折車に気を付けたら安心です。

◎警察や、小学校、市会議員に住宅街をフランスのように20km制限するように依頼しています。

◎いつも貴重な情報をお送り頂きまして、ありがとうございます。

◎いつも貴重な活動を、ほんとうにありがとうございます。朝日の記事もとてもよかったです。ご紹介下さりありがとうございました。

◎愛知県日進市では現在市内で２カ所のIC建設をすすめ、道の駅建設も進行しています。自動車を呼び込むまちづくりの発想が住民生活も自然もこわしています。コミュニティバスは値上げして不便になっています。

◎ボンエルフは40年前、卒業論文のテーマでした。

◎デマンドバス、ラウンドアバウトの記事が参考になりました。

◎NHKの「交通安全ソング」はひどいものですね。「会」として強く抗議するのはどうでせうか？

◎車社会から人間社会を取り戻すため、これからもがんばっていきましょう。御活躍、ありがとうございます。

◎会報はいつも楽しみにして、読ませてもらっています。自分は、まだ、車を捨てられずに、時々運転していますが、より慎重な運転をと、心がけるようになりました。「クルマ依存症」とならない様、気を付けます。

◎世話人の皆様、新年度もよろしくお願いします。

◎いつもありがとうございます。先のドイツでの交通事情の話はとても勉強になりました。

◎クルマ社会を変えるために、会員ひとりひとりが声を上げていきましょう。黙っていては変わらない。

◎いつも欠席しておりますが会報は読んでおります。

◎理不尽な社会システムの強要には絶えず「おかしい」と声を上げることが大切です。安全、安心な暮らしを築くため粘り強く訴え続けましょう。

◎よりよい広い世代層にアピールして会員拡大を図ることが急務の課題となっていますが、会員の一人として、智恵をしぼって提案してゆきます。今年度もよろしくお願いします。

◎いつも会報をありがとうございます。

◎充実した会報、家族や職場でも話題にしています。

◎会誌の記事はいつもとても参考になりました。ありがとうございました。

◎ごくろうさまです。クルマの多すぎる世界の道路、日本の道路。クルマはなくてはならない大事なものですが、死傷事故は恐ろしい。そのためにこの会はいろいろ声をあげていかねばなりません。この会は小さな小さな会ですが、希少価値が。ともにがんばりましょう。歩くのが困難な夫ですが、手を引き電車を乗りつぎ総会に参加する予定です。

◎総会、世話人会、うまくいきますように！

◎会報やMLでいつも気付きや励ましをもらっています。昨年に引き続き情報をいただく側としての参加になりますが、今年度もよろしくお願いいたします。

◎いつも大変お世話になっております。本年度もどうぞよろしくお願いいたします。

◎いつも自動車の排気ガス、特にジーゼルとバイクのそれはいやだと思っています。最近ジーゼル排気ガスの脳機能におよぼす影響について論文が出ました（短時間で吸入機能低下する）。

◎再開発ラッシュ、羽田新飛行ルートに苦しんでいます。

共同代表より

青木 勝

今年の総会も東京の会場とオンラインを結んで開催しました。参加者から会の活動に参加したいが、どのようにしたらいいのか分かりにくい。また、会の活動が見えにくいなどのご意見をいただきました。世話人からの発信を増やすことを考えています。また、皆様には会のホームページやブログ、SNSなどにアクセスしていただくことをお願いします。

今年度、杉田正明氏と平間健嗣氏が世話人を降りられました。杉田氏は当会代表を務められ長年この会を支えてくださりました。感謝するとともに、これからも当会をみまもっていただきたいと思います。平間氏も地域活動連絡係やブログ作成などで引き続きお世話になります。

そして、新たに４人の世話人が今年度は加わることになりました。新しい発想や活動を繰り広げて、会員の皆さまと一緒に人優先の社会を作っていきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

足立礼子

2023年度総会は皆様のご協力により無事終了いたしました。今年度も青木さんと共に共同代表を務めることになりました。非力ですがよろしくお願いいたします。総会時のご挨拶を今回の原稿に代えさせていただきます。

交通事件（事故）は減っていると言われますが、2021年度の状況を見ると、警察庁発表では30日以内死者は3,205人、前年１年間の死者数は3,626人に上ります。また、自賠責保険の統計による後遺障害者数は約４万９千人、傷害件数は約84万３千件で、警察発表の重傷者や負傷者全体数より２倍前後も多いのです。これだけの人の命や体が無残に車の犠牲となっている現状は、戦争となんら変わりません。しかも、死者の半数以上は歩行者と自転車利用者であり、弱者が多く犠牲になっている現実も、加害者に甘い現実も、依然続いています。

この現状が変わらないのは、国が車の利便の妨げとなる対策には及び腰であり、国民の大半も車優位で当然だと思っていることに、大きな要因があるように思います。

日本は自動車産業を基幹産業として車社会推進に邁進してきましたが、そのツケも今噴出しています。公共交通網の切り捨てにより車がないとどこにも行けない移動制約者の増加と無理な運転による事故増加、物流のトラック依存による運転手の労働搾取と事故増加、運転手の高齢化や働き方改革よる物流の滞り、また、危機的な地球温暖化、等々。一方、増えている電気自動車も電力の膨大な浪費を伴います。諸問題解決の救世主のように言われる自動運転車も、安全性や走行場所の限界、制御システムでの電力消費増大など、課題は山積しています。車依存社会は大きな過渡期にあると思います。

欧州の国々などは、公共交通を使いやすくし、歩行者や自転車のための道を増やし、まち全体の速度抑制をはかるなど、環境と安全を考えた対策が進んでいます。また、重大事故の原因を道路交通関係者で多角的に究明して防止策に取り組む、ビジョンゼロ政策が浸透しています。日本との大きな違いは、国民の長期的幸せをどう考えるかという国作りの哲学にあると思います。会員メーリングリストで札幌市の江見清二郎さんが紹介された交通遺児の作文に、「車が少なくなり、代わりに国が貧乏になり、私の家も貧乏になっても、お父さんが生きているほうがずっといい」という一節がありました。無視できない叫びです。

しかし、国民の大半もメディアも車優先社会にのみ込まれ、理不尽な現状からは目をそらしています。国民の意識が変わらないと国は変わりません。人々の意識に訴えていくために、これからも知恵と力を出し合っていけたらと思います。

事務局より

小島 啓

今年度より世話人となり、事務局を担当することになりました小島です。私は長年にわたり車の技術開発や労働安全の業務に携わってきましたので、その経験等を通じて以下の考え方を重視し、取り組んでいきたいと考えております。

・この会の目的は、交通事故死傷者ゼロや車依存からの脱却を「可能な限り早急に」実現することであるため、効果と実現性が高い対策を優先する。
・問題の根本的な目的と原因を見極め、普遍性と公平性を考慮し、先入観にとらわれずにゼロから対策を考える。
・人間は必ずミスをするため、物理的対策を優先する。
・客観的根拠を元に対策のメリットとデメリットを定量的に洗い出し、総合的かつ公平に判断する。
・SNSやネットが持つ数の力を最大限に活用する。

以上、微力ではありますが、皆様のお役に立てるよう努力をしてまいります。どうぞよろしくお願いいたします。

里見岳男

私と同じく名古屋にお住まいで、自転車関係イベントで何度かお会いした世話人の上田さんから「世話人になりませんか」とのお電話をいただきまして、世話人といってもどんなものだかよくわからないのでまずは様子を見せてください、とオンライン会議に参加したと思ったらいつのまにか事務局担当になっていました里見です。入会２年目で会のことは恐ろしいほどなにもわかっていないのですが、それをいいわけにしてしばらくはあれこれ好き放題言ってみようかなと思います。

名古屋市ではこの４月から、市の中心的な繁華街といえる栄地区全域を自転車放置禁止区域に指定しました。もし十分な数の駐輪場が整備されているのであれば、安全な歩行空間確保のために必要な施策とも思えるのですが、市は自転車放置禁止区域の指定時には駐輪場の有料化を併せて実施するのを基本方針としていて、有料化のための駐輪ラック設置による収容台数の減少に加え、定期利用枠があちこちに設定されたため、買い物客のような一時利用者が駐輪場所を探すのは以前よりも格段に難しくなってしまいました。

市は地域住民からの質問に答えて曰く、今回の施策によって自転車利用者が６割程度まで減るのを織り込み済みだそうですが、残りの４割のうち、移動手段を自家用車に切り替える買い物客や（なにせ栄では巨大な市営の地下駐車場をはじめとして平面立体を問わず駐車場がそこかしこで営業しています）、駅まで自転車でやってくるかわりに目的地まで自家用車で行ってしまう周辺住民は何割になるのでしょう。そして、こうして増えた自家用車移動が引き起こすであろう重大事故が何件であれ、それが自転車の減少で得られるであろうメリットと釣り合うとはとても思えません。

とはいえ大きな組織であるほど方針転換が難しいのもまた事実。200万都市のお役所ともなれば、30年ずっと掲げてきた「自転車とは対策すべき迷惑なもの」という看板をそう簡単には下ろせないのでしょう。であれば私たち市民も群れ集い、古びて時代遅れとなった看板をすげ替えるお手伝いをしていく必要があります。願わくばこの会が、あるいは会を構成する一人ひとりが、市民の集いの核となれるよう、微力ながらお手伝いできればと思います。みなさまどうぞよろしくお願いします。

会計より　　青木 勝

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。

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(本会報に同封の名簿参照)までご連絡ください。

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。2023年４月30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。(非会員は参加できません。)公式ホームページの問合せフォームからお願いします。

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おります。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記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できます。パソコンとモバイル機器類で使い分けたい方は遠慮なくお申し付けください。

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

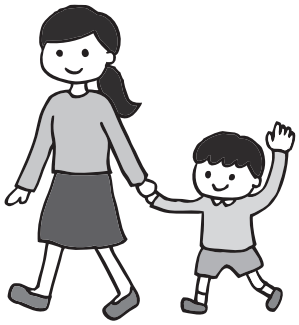
・撮影者名の表示の要・不要（ホームページやブログ記事などで参考例やイメージとして使う場合の表示です。会報の表紙に紹介する場合は原則として撮影者名を入れます。）

（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（本会報に同封の名簿参照）へお問い合わせください。

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



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」、記事等の引用などで、ぜひ一緒にご参加ください。ご不明の点は 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　**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（2023.2月～4月）

◎命と安全を守る「歩車分離信号」とは―必要性と普及への課題―（2023.3.9）
https://kuruma-toinaosu.org/blog/hosha-bunri-shingou/
作成者　長谷智喜（命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会）
内容の要約　命と安全を守る「歩車分離信号」ができた経緯、必要性と普及への課題など。［目次から］歩車分離信号とは／非分離信号交差点の危険な実態／歩車分離信号の呼称と概要／普及への課題

▶▶ 当会ホームページのおもな新規記事（2023.2月～2023.4月）

◎2023年４月15日開催　クルマ社会を問い直す会　総会・講演会のお知らせ（2023.3.26）
◎2023年４月15日　講演会「生活道路を生活の場にする“ボンエルフ”を日本にも」開催（2023.3.26）
◎会報『クルマ社会を問い直す』第111号　2023年３月発行しました（2023.4.10）
◎2023年度活動が始まりました（2023.4.23）
◎「会の案内リーフレット」が更新されました（2023.4.30）

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～111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（本会報に同封の名簿参照）まで。

案内板

▪「オンライン学習会＆ミーティング」のお知らせ ～ご参加ください～
《2023年7月30日(日) 10～12時》

クルマ社会の問題について意見交換を行い、考えるオンライン(Zoom)での学習会＆ミーティングです。お気軽にご参加ください。

●学習会テーマ

「車から公共交通への移行に必要な経済的施策とは ～走行距離課税で地方ユーザーの負担は増えるのか？～」

話題提供：

小島 啓さん(本会会員。自動車メーカーでエンジン等の研究開発に25年間従事後、クルマ社会の限界を感じて早期退職し、社会問題について独自の解決策をブログ(社会問題をゼロから考える)等で発信しています)

＊会報112号25ページ「走行距離課税で地方ユーザーの負担は増えるのか？」について解説していただき、自動車税制の点から自動車利用を抑える対策を皆さんで考えたいと思います。会報107号「自動車の使用を減らす方策の提案」、会報108号「自動車の使用を減らす方策の提案(第2報：各方策のメリット、デメリット整理)」もご参照ください。

日　時　2023年**7月30日**(日)
午前10時～12時

申込先　青木 勝(共同代表)
osakahorai551@yahoo.co.jp

★非会員も参加できます。参加費無料。
★参加希望者は7月25日(火)までに、E-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号(緊急用)、ご所属(あれば)を添えてお申し込みください。申込みいただいた方には後日、Zoomアドレスとパスコードをお送りいたします。

▪「クルマ社会を問い直す」113号原稿募集のご案内 ▪

●次号発行予定：**2023年9月**

●原稿締切り：**2023年7月31日(締切り厳守でお願いします)**

●送付先：**足立礼子** ada2022rei@yahoo.co.jp
(本会報に同封の名簿参照)

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

【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ます。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

・1つの号につき一人1点までとします(会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介(書評)は除外)。
・字数は写真、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。

★原稿についてのお願い

・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合があるので、連絡が取りやすい手段を明記してください。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図像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。
・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：平河工業社