

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)
✉ osakahorai551@yahoo.co.jp

編集：足立礼子、高木久志、
大貫華織、林 裕之
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

113

2023年9月30日発行
(年4回発行)
会創立1995年



東京・八王子市の京王バス由木中央小学校のバス待合所です。バスの利用促進のためには快適なバス停が望まれますが、道路交通法などの縛りで望むべき構造に建て替えできず、58年も補修して使われているようです。何とかこれを前進できるような活動ができないものでしょうか。
(写真と文/安彦守人さん)

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	NHKの交通教育番組に意見書を送付(足立礼子)..... 2 横断歩道のない場所を横断する歩行者を非難する報道について、 再考を求める意見書を送付(小島 啓)..... 5 「地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書」を提出(林 裕之)..... 8 学習会「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?～」報告(小島 啓、大貫華織)..... 12 具体的活動テーマのキックオフミーティングを開催しました(里見岳男)..... 17
・投稿	“クルマなし子育てWG” OB報告(その2) (神田 厚)..... 18 公共交通の長たるJRのデジタル化の一端—ポケットサイズの時刻表の印刷を取り止め— (小林和彦)..... 19 公共交通讃歌—嬉しいね、手をかして下さったお兄さん、お姉さんたち— (木村孝子)..... 20
・書籍の紹介	『子どもまちづくり型録』..... 21
・出版物情報	『交通崩壊』『フランスのウォークアブルシティ 歩きたくなる都市のデザイン』 『時刻表が薄くなる日』..... 22
・案内板	世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2023、 「世界道路交通被害者の日」キャンペーン in 大阪、クルマ社会を考えるミーティング..... 27・28
・世話人より	共同代表より...24/事務局より...25/会計より ほか...26/原稿募集案内...28

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

本年4月から、NHK・Eテレの「キキとカンリ」という番組の中で、「道を歩くときのキケン」をたびたび放映しています。子どもに対して、道で車に轢かれないようにするための注意を具体的に伝える内容です。これを視聴した複数の会員から会のメーリングリストで、命を守るための指導とはいえ、子どもに能力以上の対応と自衛の責任を求めていることなどへの疑問の声が挙がりました。そこで、意見交換を重ねて以下の意見書を作り(世話人の富田悦哉、足立礼子が担当)、懇談の申し入れを書き添えて、NHKに送りました。

この意見書について、NHKからおおむねの理解と番組の立場を説明した回答をいただきました。それに対して、回答へのお礼とともに、改めて理解を求める返信を送りました。

※キキとカンリの番組は、学校での教育指導にも活用できるように作られています。

「道を歩くときのキケン」はNHKのホームページから視聴できます。

<https://www.nhk.or.jp/school/tokkatsu/kikikanri/>

2023年6月6日

NHK Eテレ「キキとカンリ」番組 担当責任者様

Eテレ「キキとカンリ」の『道を歩くときのキケン』についての意見

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木 勝 足立礼子

本年4月と5月にEテレで放送された『キキとカンリ「道を歩くときのキケン」』を拝見しました。NHKの番組制作の皆様には、子どもを交通事故から守るための番組作りに尽力されておられることに、感謝申し上げます。日本の道路交通政策の現状では、この番組のように児童に自動車への注意を念押しせざるを得ない面もあるかと思われまます。しかしながら、この放送内容には次のような問題があると懸念しております。

●子どもの能力以上の注意・責任を要求してはいないか

小学校低学年児童に対して3つの行動

《とまる》大切なものへの意識を中断させ、無条件に動作を停止する。

《みる》目の興味のあるものへの視点を、遠くの関心の無いものへの視点に転換させる。しかも自動車運転手の状態の詳細まで注視する。

《まつ》現在の行動欲求を抑制し、内向的な努力を優越させる。

を要求していますが、これらは大人にとっても大変高度な行動制御であり、発達途上の児童の能力で十分な遂行を期待することは、無理があります。

スウェーデンのストックホルム大学・児童発達研究所の調査研究では、子どもは視力、聴力、走る車の速度や自分との距離を把握する知覚力、交通ルールや標識の理解力、判断力などが大人より劣る一方で、動きたい欲求や遊びたい欲求が極めて強く、行動抑制力も注意力も乏しいことを明らかにし、子どもに道路で大人と同じ注意や行動を求めるのは限界があること、重要なのは交通環境を子どもの安全に合わせることだと指摘しています(『交通のなかのこども』スティナ・サンデルス著 全日本交通安全協会刊、1977)。その指摘の重要性は日本セーフティプロモーション学会も説いています(『セーフティプロモーション 安全と安心を創る科学と実践』)。

これまで数十年の間、児童の保護者は警察庁の指導に従って子どもに交通安全の注意を言い聞かせ続けてきましたが、それをもってしても「歩行中の交通事故死傷は7歳児が最多」というのが現実です。この現実こそ、子どもの注意力などの限界の一端を示していると思います。

●子どもの交通事故被害を減らす効果はあるか

番組で設定しているような生活道路では、本来は自動車運転者側が子ども(歩行者)に細心の注意を払って運転すべきですが、放送では「クルマは急に止まれないんだから」とあっさりと免責してしまっています。

NHKは、2021年6月に千葉県八街市で児童5人が飲酒運転トラックに死傷させられた事件のあと、ラジオ第一で「道路経験値を上げる 交通事故から子どもを守るには」と称して子ども側の自衛の必要性を強調しました(これには有識者から“論点のすり替え”だと批判が出ました)。また、先頃は踊りつきの交通安全ソング「ててて!とまって!」でも、一時停止義務を無視した自動車の非は無視して、危険回避の責任を子どもに求めています。このように、子どもに一方的に命を守る注意と責任を押しつけようとする指導が最近増えているように見受けられます。

しかし、自動車で子どもを死傷させた運転者の多くは「前をよく見ていなかった」「子どもがいるとは思わなかった」と証言しています。走る凶器を操る側の問題は不問にして、子どもにばかり注意させていても根本的な「危機管理」にはなり得ません。

「そうはいつでも、今の交通環境で命を守るには、子ども自身に注意させるしかない」というお考えかもしれません。それも現実の一面ではあると思います。しかし、子どもにばかり道路での注意責任を求める指導を公共放送が流していたら、多くの運転者の今でさえ希薄な遵法意識はなお遠のき、結果として弱者が犠牲になる事故は逆に増えるおそれもあります。また、この番組を見る子どもたちが将来車を運転するようになったときも、注意するのは子ども側という意識を持つようになり、同様の事故が繰り返され続けることも懸念されます。それは杞憂でしょうか。

●必要なのは運転者、大人への意識啓発では？

NHK『いのちを守る学校に 調査報告“学校事故”』という番組では「学校事故は“コピペ事故”だ」と言っていますが、交通事故もまたコピペ事故であると言えます。交通事故から子どもを守るためにいま大人がすべきことは、子どもは危険認知、判断、危険回避の身体能力が未発達(未熟な存在)であることをふまえて、子どもを守る立場に立った自動車の使い方や道路環境対策を講じることであると思います。

そのような観点を、EテレだけでなくNHK全体で共有していただき、子どもへの指導ばかりでなく、下記のような大人への意識啓発番組や情報番組を増やしていただきたいと願っております。

(ご検討いただきたい番組の例)

- ・運転者向けの違法運転への注意警告番組(定期的に流す)

- ・子どもは心身が未熟で交通環境に大人のように適応できないことを示す研究紹介
- ・交通死者における歩行者と自転車の被害が半数を占める日本の実態と対策の遅れ
- ・速度超過、一時停止無視などドライバーの違法運転が横行する現状と対策
- ・海外の各国が取り組む交通死者・重傷者をゼロにする「ビジョン・ゼロ」政策に学ぶこと（ノルウェーでは2019年の16歳未満の交通事故死者ゼロを達成しています。）
- ・半世紀前からボンエルフやゾーン30などの安全対策を進めている欧州各国などの様子（パリ市では市内道路ほぼ全域を時速30km規制にして歩行者・自転車空間を増やすなど、海外では自動車の速度抑制と利用抑制、歩いて楽しいまち作りの取り組みが最近も目覚ましく進んでいます。）
- ・子どもを輪禍で死傷させられた親の苦しみとそれが毎日起き続けている現状 など。

以上について、番組担当者様や関係者様のお考えを伺いたく、一度懇談の機会を設けていただければ幸いです。お忙しいとは存じますが、オンラインでの懇談でもかまいませんので、ご検討をいただけますよう、どうぞよろしく願いいたします。



松の花
(会員K・Tさんの絵)

松の花

横断歩道のない場所を横断する歩行者を 非難する報道について、 再考を求める意見書を送付

小島 啓(世話人)

昨今、テレビやインターネット等のニュースで、横断歩道のない場所を横断する歩行者を「乱横断」と非難する報道が頻繁に見られます。しかし、横断禁止場所でなければ、法規上、横断歩道以外でも歩行者優先で横断できることや、横断禁止場所において違法横断が発生する根本原因は歩行者の横断ニーズを無視して横断禁止にしたことであること等から、横断歩行者だけを非難する報道は明らかに問題があると考えられます。そして、このような報道は問題の解決にはならないだけでなく、車が優先であるという誤った考えを運転者に植え付けることで、事故の頻度や被害を増加させている可能性も考えられます。

このため、以下の意見書を、インターネット上に記事を掲載していた主な報道機関(14社)に送付しました。なお、原案を小島啓が作成し、世話人および会員メーリングリストでの意見を元

に最終案を決定しました。

この意見書を出す際、挨拶状に「7月31日までに回答を求める」旨を記したところ、関西テレビ報道局報道センターより回答をいただきました。回答の主旨は「ご指摘の報道は、道路横断中の歩行者の被害をなくしたいという思いで制作したもので歩行者を咎めるつもりはないが、ご意見を読んで、クルマ優先の道路の現状の問題などを改めて考えさせられた。私たちももっと人にやさしい道路、信号、横断歩道が広まる社会につながるような報道を目指していきたい」というものです。他の報道機関からの回答はありませんでした。

この意見書により間違った報道が減り、歩行者優先の考えが運転者に浸透することを願っていますが、意見書だけでは効果が限られますので、会員の皆様もご自身の意見を報道機関等に送る等、ご協力をお願いいたします。

(2023年7月10日付)

横断歩道のない場所を横断する歩行者を非難する報道について、再考を求める意見

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木 勝 足立礼子

交通安全や交通事故に関する報道の際に、貴社が横断歩道のない場所を横断する歩行者を非難するような表現をされることがあります*1。これについて、以下の2つの問題があると考えます。

1. 横断禁止でない場所について、法規と異なる報道を行っている

道路交通法*2では、下記に示す第十二条および第十三条の通り、横断歩道付近、斜め横断、車両等の直前直後、横断禁止標識がある場所を除いては、横断歩道が無くても歩行者の横断は禁止

されていません。また、第十四条5、第三十八条の二、第七十一条二及び二の二では、歩行者優先が明記されており、車側に止まる義務があります。

これらのことから、横断歩道のない場所で横断することが全て法規違反であるかのように非難する報道は間違っています。このような報道が、運転者と歩行者の双方に誤った考え方を植え付けており、その結果、車は横断しようとする歩行者が見えていても減速せずに我が物顔で歩行者の近くを通過し、歩行者は車を妨害しないようにやむを得ず車の合間を走って横断するという、危険な状況を生じさせる要因にもなっています。これにより、事故のリスクが増加していると共に、衝突時の被害も甚大になっていると考えられます。つまり、報道機関の誤った報道が死傷者を増やしている可能性があります。

これらの点をぜひご理解いただき、今後は、車の運転者に対して横断者を優先するように呼びかける等、法規を踏まえた正しい報道をされるように、お願いいたします。

道路交通法(抜粋)

(横断の方法)

第十二条 歩行者等は、道路を横断しようとするときは、横断歩道がある場所の付近においては、その横断歩道によつて道路を横断しなければならない。

2 歩行者等は、交差点において道路標識等により斜めに道路を横断することができることとされている場合を除き、斜めに道路を横断してはならない。

(横断の禁止の場所)

第十三条 歩行者等は、車両等の直前又は直後で道路を横断してはならない。(後略)

2 歩行者等は、道路標識等によりその横断が禁止されている道路の部分においては、道路を横断してはならない。

(目が見えない者、幼児、高齢者等の保護)

第十四条 5 高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のあるものが道路を横断し、又は横断しようとしている場合において(中略)、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならない。

(横断歩道のない交差点における歩行者の優先)

第三十八条の二 車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

(運転者の遵守事項)

第七十一条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

二 (前略)身体の障害のある者が同項の規定に基づく政令で定めるつえを携えて通行しているとき、又は監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにすること。

二の二 前号に掲げるもののほか、高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のあるものが通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行を妨げないようにすること。

2. 横断禁止場所での横断について、横断禁止にしていることにも問題がある

横断禁止の場所での横断は危険な行為ですが、近くに横断歩道が無い場所も多くあると共に、違法横断者が多いということはその場所に横断のニーズが多くある、ということでもあります。

それを無視して行政や警察が横断禁止にしていることに問題の根があります。

つまり、車の運転者だけでなく歩行者も最短距離で移動したいと思っており、特に、足腰の衰えた高齢者が遠くの横断歩道まで迂回するのは非常に負担が大きいにも関わらず、そのような多くの歩行者の要望を無視し、車ばかりを優先した道路環境になっていることが、違法横断と交通事故死傷者を生み続けている元凶と言えます。この対策として、車の円滑な走行だけでなく歩行者の安全と利便性も重視し、横断歩道を新設するなどの対策を行うべきです。

また、横断歩道の新設は渋滞を悪化させる要因になるために困難であると行政や警察が言うことが多いですが、平均乗車人数が1.3人で非常にスペース効率の悪い自家用車を無制限に使わせ、最大80人程度乗れる路線バスなどの公共交通の整備をなおざりにしてきたことが、渋滞を招いている根本的な原因です。

バスや鉄道、LRTを充実させ、かつ、自転車や歩行者の空間を増やすことで自家用車からの利用転換を促していけば、道路の渋滞も大幅に減り、歩行者も道路を横断しやすくなります。また、歩行者や自転車で移動しやすい地域は商業施設も活性化し、にぎわいのある魅力的なまちに変貌します。海外では、このような歩行者を優先した都市が数多く存在しており^{※3}、日本は相当遅れています。

報道機関には、目先の問題だけでなく、背景となる道路環境の問題を提起いただくと共に、海外の先進事例を取り上げて、歩行者や自転車に優しい街づくりを促進するために世論を形成していただきたいと思います。

※1：各送付先のニュースサイトのリンク

※2：道路交通法 <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC0000000105>

※3：タイムアウト東京「2022年世界のトレンド：「カーフリー」な街づくり」

<https://www.timeout.jp/tokyo/ja/news/trending-2022-pedestrian-011422>

【送付先】

日本テレビ

テレビ朝日

TBSテレビ

テレビ東京

関西テレビ放送

フジテレビ

NHK

九州朝日放送

HBC北海道放送

札幌テレビ放送

西日本新聞

琉球新報

十勝毎日新聞

くるまのニュース(メディア・ヴァーグ)

「地方鉄道の路線維持と活性化への 施策を求める意見書」を提出

林 裕之(世話人)

今年4月に、「改正地域公共交通活性化再生法」が成立しました。この法律は「大量輸送機関としての鉄道の特性」を生かすのが困難なローカル線については、事業者や自治体の要請を受け、国が「再構築協議会」を設置し、地域に適した交通手段を話し合い、バスなど鉄道ではない方法に転換する場合でも財政支援するというものです。

地域に適した交通手段について協議をすることは理にかなったものとも思えますが、ここで問題となるのは鉄道の特性として「大量輸送」だけが強調され、その他の特性については重視されていないということです。そのことにより「大量輸送」をしていないと判断された地方の赤字ローカル線は「使命を終えた」とされ、その多くが廃止される可能性があります。しかし鉄道の特性は「大量輸送」以外にも多くあり

ます。鉄道が廃止され、その特性が生かされなくなると地域の公共交通網が大きく衰退する恐れがあります。そこでこのたび、国土交通省に宛てて「地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書」を提出しました。

鉄道の特性を大量輸送機関とだけ考えるのではなく、幅広い視点からその存在意義を示し、鉄道路線の存続と活性化のための施策の実行とともに、バス転換せざるを得ない場合は、バスをもっと便利で快適なものにするための取り組みをすることを要請するのが意見書の目的です。この意見書は会報112号に掲載した林 裕之の投稿原稿「赤字ローカル線問題はバス転換で解決するのか」を土台に、会員メーリングリストで会員の皆さんのご意見を聞いて加筆・修正する形で作成しました。

2023(令和5)年 7月 31日

国土交通大臣 斎藤鉄夫 殿
鉄道局長 上原 淳 殿

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木 勝 足立礼子
本件担当世話人 林 裕之

地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書

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

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。今年4月には、「改正地域公共交通活性化再生法」が成立しました。これは「大量輸送機関としての鉄道の特性」を生かすのが困難なローカル線については、事業者や

自治体の要請を受け、国が「再構築協議会」を設置し、地域に適した交通手段を話し合い、バスなど鉄道ではない方法に転換する場合でも財政支援するというものです。さらに、今年6月、国土交通省は、鉄道による大量輸送の利点が十分に生かせない4千人未満までは存廃協議の対象になり得るとする方針を固めました。

確かに鉄道は大量輸送に適しており、輸送密度が低下した線区ではバス等に転換することがより合理的であるとする考え方もあるでしょう。しかし鉄道の特性は「大量輸送」だけではなく、次に示すような多くの利点があります。それをご理解いただき、最後に記す路線の維持・活性化の施策を実施していただきたいと思います。

◆鉄道の利点①「優れた速達性」－バス転換で所要時間が延びる懸念がある

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－鬼志別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。

◆鉄道の利点②「優れた定時性」－バスに転換されると遅延が頻発する懸念がある

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、新幹線ではおおむね1列車あたりの平均遅延時間は1分以内です。在来線も約9割が定時運行しているとされています。

一方、専用道路を走るBRTを除き、渋滞などに巻き込まれやすいバスの場合は定時運行は困難で、遅延が常態化している線区が多数あります。

◆鉄道の利点③「乗り物酔いが少なく、乗車中の時間を有効に使える」

－バスに転換されると乗り物酔いに苦しむ乗客が増加する懸念がある

揺れの少ない鉄道車両は車内で細かな文字を追うような作業を長時間続けことが可能です。実際に鉄道車両内では多くの人が、学習や仕事(パソコンの操作を伴う仕事をしている方も少なくありません)、読書などに励んでいます。鉄道車両の場合は、乗車中の時間をとても有効に使うことができるのです。これは鉄道の大変大きな特性です。

一方、揺れが大きいバスの場合、車酔いで気分が悪くなる乗客もいます。また、バスに乗るだけでは酔わなくても、車内で学習や仕事、読書などをすると気分が悪くなる人が多いので乗車中の時間を有効に使うことは困難です。また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やすくなります。

◆鉄道の利点④「トイレや駅の待合室など利用者が安心して利用できる設備がある」

ーバスに転換されると利用時の不安要素が増大する懸念がある

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鉄道車両などを除いてほとんどの鉄道車両にはトイレが設置されています。そして多くの鉄道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。また、多くの鉄道駅には待合室があるので夜間や雨天時にも安心して利用することができます。

一方、高速バスを除くとほとんどのバスとバス停にはトイレがありません。そのため距離が離れた場所へのバスによる移動は困難です。また、地方のバス停の多くはポールだけで上屋やベンチ、照明すらないものも目に付きます。そのため場所が分かりづらだけでなく、特に夜間や雨天時の利用が困難になっています。

◆鉄道の利点⑤「自転車との併用が容易である」

ーバスに転換されると自転車との併用が困難になる懸念がある

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ます）。

一方、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、自転車と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利用が困難になります。

◆鉄道の利点⑥「環境面での優位性」

ーバスに転換されると環境破壊をより深刻化させる懸念がある

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。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、おおむね一車両当たり49人が乗った場合の計算です。従って1車両あたりの乗車人数がこの3分の1以下になればバスの方が二酸化炭素排出量が少なくなります。

しかし鉄道がバスに転換された場合、大幅に利用者数が減る事例が多いのが実態です。今年4月18日に、参議院の国土交通委員会で地域交通活性化再生法の改正に向けての参考人質疑が行われましたが、そこで参考人として招聘された日本大学名誉教授の桜井徹氏からは、鉄道を廃止してバスに転換した場合の乗客の減少率について過去のデータに基づいた具体的な発言がなされました。それによると、2020年に廃止されたJR北海道の札沼線（学園都市線）北海道医療大学―新十津川間（代替バスの利用者数は鉄道時代の約3割にとどまっています）を始め、鉄道が廃止され、バスに転換された路線の多くで利用者数が大幅に減少したという実態が明らかになりました。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）を選んだ結果と考えられます。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。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。

◆鉄道の特長⑦「優れた安全性」ーバスに転換されると交通事故が増加する懸念がある

鉄道は安全面で優れており、10年以上にわたって鉄道事故による乗客の死者は出ていません。一方バスは過去10年間平均で年間30人以上が事故によって亡くなっています。今年6月18日には北海道でバスとトラックの衝突事件が起き、5名の方がなくなりました。バス転換されるとこうした事故を増やすことが懸念されます。

またバスの場合、バス停で待っている時、あるいはバスを降りた後で道路を横断する際にも交通事故に巻き込まれる危険があります。

◆鉄道の特長⑧「地域公共交通網の幹線軸を担うに相応しい交通モードである」

交通政策基本法五条にもあるように、公共交通サービスは単体で利用するものではなく、他の交通モードと連携して機能するものです。とりわけ鉄道はバス・タクシーや自転車等と結節し交通軸を担っている場合が多くあります。交通軸を担っている鉄道が廃止され、バスに転換されると、運転手不足などの問題が深刻化し、地域の交通網が崩壊することにもなりかねません。単に他の(運営費が安い)移動サービスで代替すればいい、輸送力が足りればいいといった考え方ではなく、交通結節点に相応しい設備と、潜在的に公共交通を利用したいと考えている国民が選択できるサービス水準を維持する必要があると考えます。

【地方鉄道を含めた公共交通機関の維持と活性化に向けた提言】

鉄道が廃止されバス等に転換された場合、以上述べました鉄道の特性が失われ、公共交通機関による移動が大変困難になる地域が少なくないと考えられます。

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。しかしできるだけ鉄道の維持に努めるべきであると考えます。それを可能にするために次のことを要請いたします。

- ・道路に偏った国の予算配分（令和5年度道路関係予算は2兆1,183億円ですが、鉄道局予算は1,064億円に過ぎません）を見直し、鉄道関連の予算を増額していただきたいと思えます。事故が多く、環境破壊（特に大気汚染と気候変動）の大きな原因となっている自動車関連の課税を強化してその分を鉄道予算に回すことも考えられます。
- ・必要に応じて上下分離方式を採用し、地方公共団体だけではなく、国も鉄道インフラの保持に関わることで、鉄道の利便性を向上させ、利用者を増加させるための投資を可能にするため鉄道会社への財政上の支援を強化するなどの取り組みをしていただくことを要請いたします。
- ・運転手不足が問題となっているトラックから鉄道への貨物輸送の移行を容易にするための施策を実施していただくことを要請いたします。
- ・バス等に転換する場合は、バス等の代替交通機関の定時性や速達性、安全性を高め（車体の強度を高めるなど）、一定以上の距離を走るバスにはトイレを設置するなどその弱点を極力補い、より利便性が高く持続可能な交通機関にするための対策を講じていただくことを要請いたします。

交通政策基本法には、国民等の交通手段の基本的な需要の適切な充足(第二条)、国民の交通手段の確保その他必要な施策を講じることの必要性(第十六条)、交通の利便性の向上(第十八条)等が謳われています。また持続可能な開発目標(SDGs)の目標11には安全で安価な公共交通機関などの整備が謳われています。これらの目標を達成するには鉄道を含めた公共交通機関の維持と活性化が不可欠であると考えます。

学習会「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?～」報告

小島 啓(世話人)、大貫華織(世話人)

2023年7月30日に本会主催のオンライン学習会&ミーティングが実施され、話題提供として、会報112号の投稿「走行距離課税で地方ユーザーの負担は増えるのか?」を元に説明を行いました。その概要を以下に記載します。また、説明時の資料を当会ホームページに掲載していますので、ご参照ください。(小島 啓)

1. 自己紹介

筆者は、自動車メーカーで、エンジン、AT、ハイブリッドシステム等の研究・開発に25年間従事しましたが、燃費向上が車依存を助長することや、車の原理的非効率性に限界を感じ、49歳で早期退職しました。現在は、市民活動やブログ等で社会問題についての解決策を発信しています。

2. 公共交通の現状

車は、交通事故、公共交通の衰退による交通弱者の増加、多大なCO₂・大気汚染物質・廃棄物の排出、渋滞・信号待ち、道路や駐車場の整備・維持コスト増加、土地利用効率低下、運動不足による健康悪化等、鉄道やバス等に比べると様々な問題があります。このため、公共交通の維持・活性化のために、様々な努力が長年にわたり行われていますが、活性化どころか衰退が加速しているのが現状です。例えば、北海道の鉄道在来線営業距離は、約60年前に比べて現状では47%減少し、将来的には69%まで減ると言われています。

3. 車依存の理由

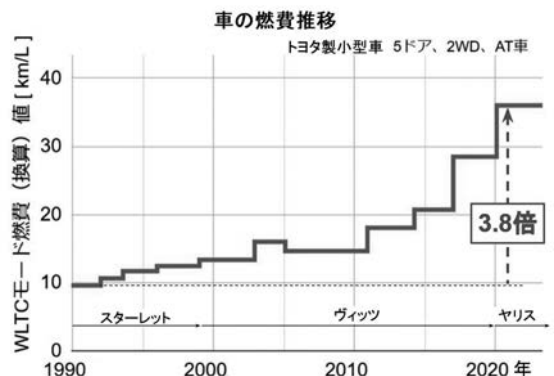
私達が公共交通より車を選択する理由は、主に、車の方が使用時費用が安いことと、速いことです。車の方が速い理由は、近くに公共交通の路線が無かったり運行本数が少ないことと、バスや路面電車が車より優先になっていないためです。なお、バスや路面電車が車より優先にな

っていない事については、会報110号投稿「公共交通の改善案」を参照願います。

車と公共交通の使用時費用の例を挙げると、鉄道運賃は16.0円/km (JR幹線、15km乗車時)に対し、普通小型車で最も販売台数の多いトヨタ・ヤリスの燃料費は5.7円/kmで、鉄道の約1/3です。また、公共交通がバスであったり短距離利用、乗り換え、大回りであれば、運賃はより高くなる一方、車に複数の人が乗っていたり、より低燃費車であったり、EV(電気自動車)であれば、1人当たりの燃料費(電気料金)がさらに減少し、公共交通運賃の1/10以下にもなります。このような状態では、いくら公共交通が頑張っても無理だと言えます。

このように、公共交通運賃に対して車の使用時費用が安い理由は、鉄道運賃は物価と共に少しずつ上昇している一方、ガソリン価格はほぼ同レベルであるうえ、例えばトヨタ製小型車の燃費は過去30年で3.8倍、燃料費で言えば約1/4になっているためです(112号投稿の数値は誤記でしたので訂正します)。つまり、車の燃費向上が公共交通衰退の主要因であると言えます。

なお、車の維持には、燃料費以外にも購入費や自動車税、保険、整備費、駐車場使用料等、多くの費用がかかっていますが、車が無いと不便であるために、費用が高くても多くの世帯で保



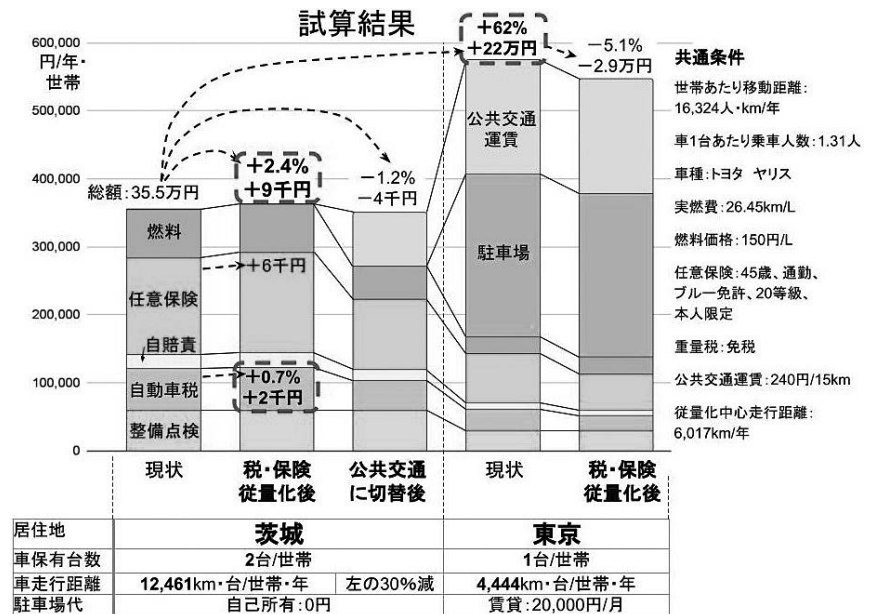
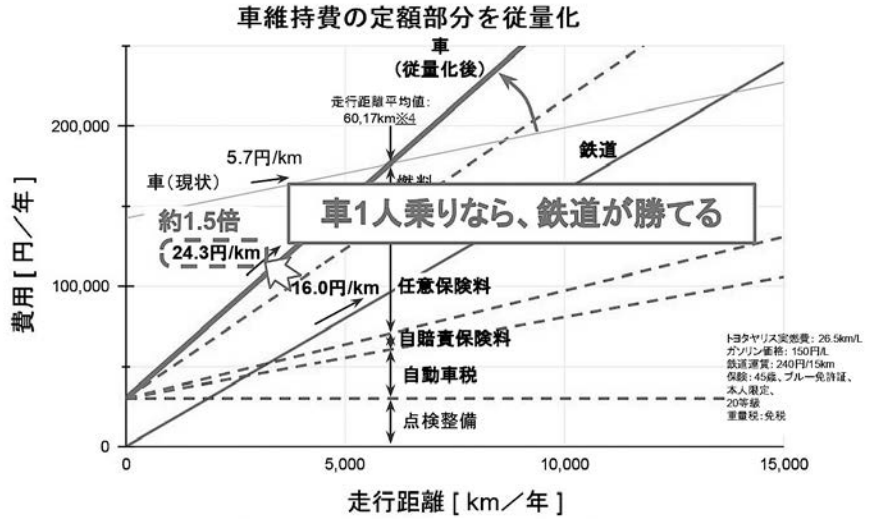
有しており、保有していれば公共交通より安く速い車を使うことになるため、車の使用抑制動機には全く繋がりません。

4. 車から公共交通へ移行させるには？

上記の事から、車と公共交通の使用時の費用差を解消する必要があります。車の使用時費用を上げる場合と、公共交通運賃を下げる場合の二通りについて、メリットとデメリットを比較すると、車の使用時費用を上げる方がメリットが多く、デメリットが少ないため、車の使用時費用を上げるべきです。また、車を使い放題に近い現状のまま公共交通に税金を投入することは、税金の使い方として非常に非効率です。なお、これらについての詳細は、会報108号の投稿「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)」を参照ください。

しかし、単に増税することは反対世論が大きく、実現が困難であると考えられます。この対策として、平均的な走行距離の車の費用総額を変えずに、定額の部分を従量化することを提案します。これにより、負担が公平になると共に、多くの車ユーザーの負担が

車使用時費用を上げる 燃料税、走行距離税、駐車料金 etc.	公共交通運賃を下げる 交通税 etc
メリット <ul style="list-style-type: none"> 公共交通が不便な地域でも車抑制効果が高い(相乗り等) 車使用が少ない人の負担を減らせば、理解を得やすい 燃費が良くなっても車使用抑制の動機が減少しない 公共交通が黒字化しやすくなり、新設、改善が進む 都市がコンパクト化してインフラコストやCO₂が減少 新型車への買い替えが進み、死傷者・CO₂・大気汚染減少 車の低炭素技術開発が加速 駐車場割引・無料の禁止により短距離走行時も車使用が減少 デメリット <ul style="list-style-type: none"> 車使用が多いユーザーの負担増、物価上昇 過疎地域が衰退 廃車増加によりCO₂・廃棄物が増加 	メリット <ul style="list-style-type: none"> 車を使用しない人(徒歩、自転車)も公共交通を使用しやすくなる デメリット <ul style="list-style-type: none"> 増税が必須で不使用者の理解を得にくい 公共交通が不便な地域では車利用の減少に繋がらない 運賃を大幅に下げないと車利用の減少に繋がらない 公共交通の経営効率化やサービス向上、新設が進みにくい



不変、または減少することになります。

具体的には、自動車税、自賠責保険、任意保険を走行距離で従量化することにより、トヨタ・ヤリスの場合は使用時費用が鉄道運賃の約1.5倍になるため、1人乗りの車に対しては鉄道が費用の面で勝つことが出来ます。しかし、車に2人以上乗っている場合や、公共交通でもバス利用や短距離利用、乗り換えや大回りをする場合では未だ車に勝てず、速さでも車の方が有利であるため、更なる対策が必要だと考えられます。

5. 地方の車ユーザーの費用試算

自動車税等を走行距離で従量化することについて、走行距離の多い地方のユーザーから、費用が増えるという反対意見が多く出ているため、地方(茨城)と都市部(東京)のそれぞれについて、モデルケースにおける費用総額を算出しました。その結果、茨城において、自動車税を従量化したことによる車費用全体の増加は0.7%、保険も従量化した場合の増加は2.4%に過ぎないこと、自宅駐車場代負担が無いことで東京よりも大幅に安いことが分かりました。つまり、走行距離課税による地方ユーザーの負担増加は少なく、反対意見の根拠は薄いと言えます。

6. 税制の提案

車の税の目的は、社会への悪影響を軽減するための資金調達と、悪影響の抑制動機です。この目的のためには、様々な悪影響に対して概ね比例の相関がある走行距離に、車種毎の様々な因子(重量、軸重、安全性、燃費・電費、全長、排ガス浄化性能、最高速度、公共性等)毎に設定した税率項を加算して掛ける算出方法が理にかなっています。

なお、走行距離の算出方法について、海外では自己申告、GPS装着等、様々な方法が検討され、実績もありますが、早く全車に導入するためには、車検時にオドメーター(積算走行距離計)を確認する方法が最適だと思われます。

7. 自動車保険制度の改善案

現状の自賠責保険は車種や走行距離に依

らず定額であること、任意保険も走行距離が大きく減らないと保険料が減少しないこと、1km毎に算出する保険もありますが定額部分の割合が大きいことや通信機械と通信費用が必要であるという問題があります。これは、保険料の負担が保険契約者にとって不公平であることに加え、走行距離が保険料に反映されにくいいため車の使用を助長し、その結果公共交通を衰退させ、交通難民を増加させる要因ともなっています。こうした現実には、SDGsの不平等を無くすことや、全ての人が交通手段を使えるようにするという目標にも反しています。

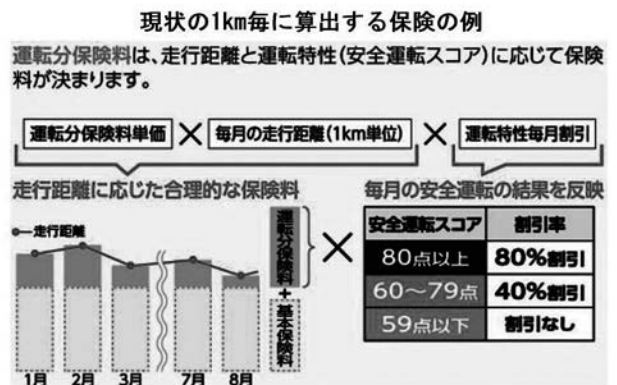
これらの対策として、自賠責保険は走行距離課税に統合すること、任意保険は全て1km毎の走行距離従量制として定額部分を最小化し、オドメーターの写真で距離を確認する事を提案します。

8. その他の改善策

車使用時の費用負担を応分に上げる他の方法として、商業施設、公共施設、会社等の駐車料金を割り引いたり、無料とすることの禁止を提案します。理由は、車を使わない利用者に対して不公平であることや、道路渋滞を発生させること、他の有料駐車場の営業を妨害すること、公共交通の衰退を助長していることです。これらは企業のコンプライアンスやSDGsにも反しています。

なお、駐車料金の徴収が困難な施設では、車以外での来場者に値引きすることでも可能です。

他の方法の2つ目として、高速道路料金を走行距離課税に置き換えて統合することを提案します。現状は高速道路が有料であることにより



出典: あいおいニッセイ同和損保 タフ・つながるクルマの保険

一般道の交通量が増え、事故増加、燃費悪化、時間損失、市街地への騒音影響が発生していますが、この提案により、一般道の使用時費用が増加して高速道路と同じになり、一般道の交通量が減少して上記問題が改善されると共に、短距離の公共交通の利用者が増加します。

9. 懸念点

走行距離課税に対して幾つかの懸念点(反対意見)があるため、それぞれについて以下に検討します。

・「地方では、車の代替となる公共交通が無い」について。既述の通り地方でも負担の増加は少ないと共に、車費用の従量化により公共交通の利用者が増えて採算が取れるようになることで路線や運行本数の拡充が見込まれます。しかし、それには時間が掛かるため、段階的な従量化や、路線新設等への行政による資金援助等が必要です。

・「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。全体的には増税ではなく、多くの車ユーザーの費用負担は同等または減少することや、高速道料金を走行距離課税に置き換えれば費用負担は不変です(既述)。

・「EV普及の妨げとなる」について。現状ではEVの使用時費用(電気料金)がエンジン車の燃料費より大幅に低いことがEV購入の大きな動機になっていますが、このような方法でEVを普及させることは、公共交通の衰退、車使用の更なる増加による電力需要や製造・廃棄に伴う消費エネルギーの増加、それによるCO₂排出の増加(火力発電の場合)等の悪影響が大きいと言えます。この対策として、炭素税を大幅に上げて(他の税を置き換えて)、化石燃料由来の全ての物の値段を上げるべきで、それにより、化石燃料使用車の使用時費用が増加することで再エネ電力を使用するEVが普及すると共に、より低炭素である公共交通や自転車等の使用者が増える等、各ユーザーが最適な低炭素な交通手段を選択するようになります。

・「自動車業界が反対する」について。自動車会社は企業毎に全販売車のCO₂排出性能を販売台数で加重平均したCO₂規制をクリアすることが国から求められており、低CO₂車(低燃費車)の販売比率を高くする必要がありますが、燃料価格が安い現状では低燃費技術のコストアップに対して元が取れないため、低燃費車の販売比率が上がらず、規制のクリアが困難な状況にあります。これに対し、走行距離課税を導入すれば燃費が悪く走行距離が多い車は大きく増税となるため、買い替えタイミングで低燃費車を選択する割合が高くなると共に、低燃費車への買い替え需要も発生します。

また、保有台数が1台である車ユーザーの多くは、少数乗車・近場で使用する頻度が圧倒的に高いにもかかわらず頻度の低い多人数乗車・遠距離のために大型の車を所有し、無駄な燃料費等を負担していますが、走行距離課税を導入すれば短距離走行車は大きく減税されるため、低燃費の小型車を追加購入して複数保有する人が増えます。

上記により、低燃費車の販売比率が増加して自動車会社がCO₂規制をクリアしやすくなると共に、販売台数が増加して利益が増加するため、自動車業界の反対は少ないと考えられます。

10. 私達がやるべきこと

上記のことから、下記3点の要望を関係機関(行政、業界団体、大手企業等)に数多く届けることが必要だと思います。

- ・自動車税制の従量化
- ・自動車保険料の従量化
- ・駐車場料金の割引・無料禁止

ご賛同いただける方は、ご自身の思いをぜひ送っていただきたいと思います(関係機関連絡先はホームページ掲載の資料に記載)。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。

(神奈川県横浜市在住)

《質疑と意見》

主なものをご紹介します。(大貫華織)

質疑応答

Q 走行距離課税だけでは、ガソリン税とあまり変わらない印象を受けます。センサーやドラ

イブレコーダーなどの技術を駆使して、あらゆる社会的費用の項目を評価し、それに応じて課税すれば、より人や環境に優しい運転をする人が増えるのでは？

A (小島、以下同) 将来的にはそれもありですが、公共交通は危機に瀕しており、早急に手を打つ必要があります。数年以内にできて効果が高い方法として、走行距離課税を提案しました。

Q 高速道路も一般道と同じように走行距離に応じて課税する、という案には賛同できません。一般道とは別に、有料で速く走れる高速道路のシステムは必要では？

A 高速料金を走行距離課税に置き換えて無料にすることで、一般道の交通量の減少が期待できます。一般道における様々な問題を軽減し、歩行者や自転車の安全を確保することが最優先と考えます。

Q ガソリン税との違いは？

A EV車(電気自動車)などが出てきてガソリン税が徴収できなくなってきたことから、走行距離課税の案が出てきました。

Q なぜ車を減らさなくてはならないのか、ということをまず理解してもらい、それを踏まえてこのような方策を打ち出すべきでは？

A 人の行動を変えるには、ルールをつくる人に訴えて、車を使わない方が得になる仕組みをつくるのが最も効果的と思われます。

Q 試算には、運輸業などの商用車も含まれますか？

A 今回は自家用車のみを対象としています。運輸業者のコストが増えることに関しては、適正な価格転嫁がなされるべきだと考えます。

Q 社会的費用を試算・換算して示すのが良いのでは？

A 何を優先するかにもよるので難しいですが、会として何かを訴える際の根拠の一つとして示すために、算出に取り組んでいくのは良いと思います。

Q メーカー側にメリットがあると、公共交通に対して競争力が強くなってしまわないのでは？

A 利用者(消費者)は公共交通の方が安ければ公共交通を使うので、メーカーのメリットはあまり関係ないと思います。

Q 高速道路料金を廃止して走行距離課税に置き換える場合、生半可な税率ではかえって車が増える恐れがあると思います。どの程度課税するのか、また炭素税もどこまで上げるべきか、具体的に考えていくとより説得力が増すのでは？

A 勿論、現在の高速料金をカバーするかそれ以上のものであるべきです。ただ、交通量が一定の場合、一般道より高速道路を走ってもらった方が様々な面でメリットが大きいと考えています。炭素税をどこまで上げるべきかはわからないが、段階的に上げるやり方や、低所得者層への支援も合わせて考えていく必要があると思います。

意見

●長距離を使用する営業用車の料金負担増への対策が必要と思いますが、単に費用を軽減するのではなく、遠くの魚は贅沢時しか食べないとか、関連産業は近隣に集中させるとか、長距離輸送を減らすような産業構造の転換も必要かと思っています。

●距離別料金を時間別、地方別に変える必要もあるかと思っています。例えば東京周辺の高速道路の日曜午後の流入方向の料金など相当高くすれば、渋滞緩和、公共交通への転換も図れると思います。

●高速道路の無料化で船会社がいくつも破たんしました。その救済の続報をあまり見ません。

●高速道路の料金は今も走行距離にほぼ比例しています。(走行距離×○円+IC通過料○円)

●昭和30~40年代の東京では路上駐車が蔓延し、警察もそれに目をつぶっている面がありました。駐車場をすべて有料化する策でその事態が復活することは避けたいですね。

●路上駐車問題を解決するためには、GPSを用いて、車庫証明で登録された位置以外に車が存在する時に、すべて駐車料金相当額を課金し、駐車料金を払ったときのみそれが控除されるというアイデアを出しています。これにより、路上駐車と駐車場利用の損得がなくなり、路上駐車は緩和され一定の駐車場も供給されると思います。

●いきなり走行距離課税といっても人々の合意

が得にくいと思うので、合意が得やすいところから変えていくのが良いのでは。特に、保険や駐車場の料金に関しては本来負担すべき額を負担してない、不公平な制度になっています。また、商業施設などに対する駐車場の附置義務なども、モビリティの多様化を進めるべき現代に

そぐわない歪んだ制度です。それも踏まえて見直しをしていけば、理解を得やすいのでは。

以上

★この学習会の動画を視聴されたい会員は、世話人までお知らせください。

レポート
会の活動

具体的活動テーマのキックオフミーティングを開催しました

里見岳男(世話人)

当会では、年間の活動計画に「具体的活動テーマ」として、会員個人ないし小数グループで取り組むテーマをいくつか掲げています。取り組みの内容についてはテーマの担当者に任されているのですが、まずはテーマについて「考え、議論する」ことがスタート地点となるでしょう、と先号の会報にてお伝えしたところでした。と同時に、総会では「どのように関わっていけばよいかわからない」とのお声もいただいております、スタート地点に立つためのサポートの必要性も大きいように感じられました。そこで、世話人会にて「各テーマに関心を持ってもらう、さらには議論に参加してもらうにはどうすればいいだろうか」と話し合ったところ、なによりもまずは対話の機会を作るべきではなかろうかということになり、キックオフミーティングと銘打って7月6日(木)にオンライン会議を開催する運びとなりました。

ミーティングには、テーマ担当者を中心に12人の会員が参加し、まずはそれぞれのテーマについてどういった考えを持っているのか担当者に説明してもらい、質問意見を募りました。ありがたいことにどのテーマでも議論はなかなかの盛り上がりを見せ、いくつかのテーマでは「私も活動に参加したい」とのお申し出をいただくことができました。

その後、活動を盛り上げていくための方策に

ついて話し合ったところ、今後もこのように各活動テーマについて話し合う場を定期的に設けるのがよいのではないかと、ただし全テーマを扱うと時間が足りないので一度に2～3テーマずつ、また議論が迷子にならないようファシリテーターを置くのもいいかも、といった提案がありました。あわせて、活動のゴールが設定されていないことが気になることのご意見もあり、ある程度実績のあるテーマであれば、次のステップについて考えてもよい時期に差し掛かったのかもしれない。

以前は、会員同士の交流、話し合いの機会とありますが、年に一度の総会ぐらいしかありませんでした。ですが、一昨年はオンライン会議を3回開催し、昨年は講演会や学習会のあとで懇談会を開くなど、徐々にではありますが機会が増えてきていますし、世話人会としては今後も引き続き同様の取り組みを続けていきたいと考えています。11月11日(土)には「地方における公共交通の問題を考える」というテーマでオンラインミーティングを予定しています(本会報の28ページをご覧ください)。また今後も、話し合いの場を設け、会報や会員メーリングリスト、ホームページなどでご案内いたします。まずはちょっと話を聞くだけということでも一向に構いませんので、ご都合がつくようであればみなさまぜひご参加ください。お待ちしております。

子育て世代の方々の入会を耳にすると、かつて当会の“クルマなし子育てWG(ワーキンググループ)”メンバーOBとして、とても嬉しく思います。

私は会報101号の別刷り(2020.9.)に『“クルマなし子育てWG”OB報告』という文章を寄稿しましたが、今回はその続編を書いてみようと思いました。

私は男の子と女の子の2人を、田舎で“クルマなし”で育てました。

我が家の遠出のレジャーは、もっぱら近鉄にお世話になっていました。

私は株式投資が趣味で、大学4年生の頃からかれこれ40年ほど…

私の投資の基本は“共感できる会社を応援すること”です。いくら儲かっている会社でも、自社が作った製品で大量の死傷者を出している会社には絶対に投資しません。

そんな私は東京から三重県に移住してきた時、県内の動脈である近鉄の株を買いました。

会社の株を買うということは、その会社の出資者(つまり所有者)の一員となることで、鉄道会社の株を買っていると、線路を支える枕木を見ては…“この1本ぐらいは私のものだな!”とか、一生懸命働く駅員さんを見かけると“ご苦労様!”と更なる愛着と一体感が生まれて来るものです。

近鉄は、取引の最低単位の株を所有している株主に対して、株主優待乗車券を半年に4枚発行します。この乗車券は駅の自動改札を通して電車に乗り、その鉄道のどこの駅でも降りることができる切符。JRを除く鉄道会社(私鉄)の中では日本一の営業距離数を誇る近鉄のこの切符を使えば、行きに1枚、帰りに1枚の2枚で、私の住む三重県の津から大阪までタダで行って来られるのです。

この切符で、まずは妻と2人で遠出を楽しみました。

大阪へ出掛けたり、京都伏見の酒蔵に行ったり…それは楽しい新婚生活で“4枚では足りない”と、妻の名義で最低の単位だけ近鉄の株を買うことにしたのです。株主優待乗車券は持ち株数に単純比例して配られるわけではなく、私の名義で2倍に買い増しても8枚はもらえないのです。妻の名義で証券会社に口座を開設して近鉄の株を購入。これで倍の回数、遠出ができるようになりました。

そうこうしているうちに長男が生まれ、行先は大阪の弁天町にあった交通博物館、京都の梅小路蒸気機関車館(現;京都鉄道博物館)などへと変化していきました。

幼稚園までは子どもに交通費はかかりませんので、相変わらず3人で行っても無料です。

さて、その長男が小学校に入学する時、つまり子どもに切符が必要になるタイミングで、妻と同様に長男にも近鉄の株を買ったのです。不公平になるので、同じタイミングで5歳下の長女にも…

名義は子どもですが、未成年ですので財産は保護者である私の管理下にあります。

まだ切符の要らない娘の持ち株分も株主優待乗車券が送られてくるようになったので、遠出の回数やバリエーションは増えました。

奈良の明日香村を歩きに行ったり、生駒山山上遊園地へ行ったり、志摩半島の民宿に泊まって海水浴。株主優待料金を志摩スペイン村ホテルに泊まり、隣の遊園地を2日間堪能したり…渋滞や事故の心配は全く無く、家族4人で楽しみました。

子どもたちには成長するとともに株とは何か?を伝え、株主優待乗車券も本来の所有者である彼ら自身の手にて委ねていきました。

現在、関東に住んでいる息子は、年に数回帰ってくる時に使っているか、自分で使わない分は金券ショップに売りに行っていると思います。

名古屋の大学に進学した娘が、金券ショップに初めて売りに行ってみたいというので同行した時のこと…“未成年はダメ”と断られてしまったのです。その時だけ付き添っていた私が所有者としてサインをして売りましたが、“そういうものか〜”と勉強になりました。

成人後は、“名古屋市内のどこのショップが、買い取り価格が高いか?”など、はるかに情報通になり、就職活動に大阪へ行くのにも上手に利用して社会人となって行きました。

三重県で最初に勤めた職場の先輩に言われました。

「クルマ持ってないの? それもいいかもね! たぶん、クルマを持たなかったら家が余分に一軒建つよ」と…

クルマを買ったつもりになれば、最寄りの鉄道会社の株を家族名義で買っていくことなど十分可能です。

最寄りの鉄道の路線図を広げて“次はどこに行こうか?”と相談する…

そんな“クルマなし子育て”も、楽しいですよ!

ちなみに、こうして鉄分たっぷり育てた2人の子どもたちは、運転免許は取得しましたが、たぶん私と同様に、自家用車は持たないと思います。

犯罪者となる可能性がその分少なくなり、親としてホッとしています。

(三重県津市在住)

投稿

公共交通の長たるJRのデジタル化の一端 —ポケットサイズの時刻表の印刷を取り止め— 小林和彦

私はJR普通列車で奥羽本線の山形駅と米沢駅を往復することが多い。

たいていの列車運行時間は数年間変わらないことが多いが、それでもたまには変更されることもある。それで私も知らないままある時間帯の列車に乗ろうとしたが、ホームに降りたらその列車の姿が見えない。駅員に尋ねたら、その列車についてだけは3月に発車時間が10分ほど繰り上がっており、その列車は既に発車したのだという。

それでその運行時間を示す時刻表を貰えないかと述べたところ、駅員は最近JRでは紙に印刷した簡便な時刻表は一切印刷しないので利用者に提供されることはない、今や普通列車の利用で通学している高校生などの若い人たちだけでなく、他の成人の利用者のほとんどは列車時刻はスマホで確認しているからだという。なるほど、パソコンでもJRのホームページで列車時刻

表は検索できることから、当然スマホでも可能だ。通学利用の高校生などは時刻表のアプリをスマホをダウンロードしてアイコンをトップ画面に表示しておけば、すぐにでも現在時点の運行時間を確認できる。

また、旅行者向けの分厚い時刻表は書店で販売されているし(だが、駅の窓口には置かれていないようだ)、地方新聞社発行の新聞紙面1ページ大の時刻表も購読者には届けられている。だからといってポケットサイズの時刻表を印刷して、それを一切駅に備えつけないという言い訳にはならない。世には私のようにスマホを持たないと心に決めた者も居れば、超多機能のスマホを使いこなせない高齢者も多くおり、私の周囲でもそのような高齢者が少なくない。また視力が弱い人はスマホの細かい文字を見るのはかなり困難だし文字の拡大手順も面倒である。それゆえ私にとってもポケットサイズの折り畳み

式の時刻表はやはり手頃で便利そのものであり、印刷廃止には納得できない。

それはともかく、公共交通のトップたるJRまでがアナログ時刻表からデジタル時刻表へと転換しているわけである。これによりJR利用者の

増加が期待できるとでもJRは思っているのだろうか。否、特に利用者の増加を期待してはいないだろう。ただ単に簡便な時刻表の印刷を止めたいただけではないか。

(山形県山形市在住)

投稿

公共交通讃歌 一嬉しいね、手をかして下さった お兄さん、お姉さんたち一

木村孝子

わが会報・111号に“クルマ社会”の中をヨチヨチ歩く92才の夫のことを書きました。タイトルは「こわいね、クルマ社会」。ご愛読(?)ありがとうございました。その続編です。

1月後半、夫を伴い上京しました。最寄りのJRの駅まで徒歩だと10分ちょっと。ヨチヨチ歩きの夫のためにタクシーを利用。行きの電車はまだ元気。なんとか乗ったり、降りたり、すわったり。用事をすませて帰途に。お店が好きなので(駅なかのお店)、アチコチつかまるようにしてキョロキョロ。(今、ベンチがないのですよね。)お店を出て、壁につたってヨロヨロ歩いていました。つかれていたのか、ドタッと、しりもちを。頭は打ちませんでした。大変!とばかり、まわりのお兄さん、お姉さんが寄ってきて夫を助け起こし、「大丈夫ですか?大丈夫ですか?」。ありがとう、ありがとう。私は涙がでる程嬉しかった。夫の手をとり、私たちはまた進みました。階段下で、又、しりもちをつくようにドタッと。別のお兄さん、お姉さんが「大変!」と寄ってきて、2人で夫をもち上げるようにして、階段の上まで。そして「よっこらしょ」と、夫を電車に乗せてくれました。なんとすてきな

お兄さん、お姉さん。また私は感激の涙。二人は次の駅でおりて行きました。「お気をつけてね。」と、なんども手を振って。ありがとう。

日暮里で常磐線に乗りかえました。乗るとき心配なので、すぐ横の学生ふうのお兄さんに「ヨタヨタしているので手をとって下さいますか?」「喜んで。」お兄さんは次の駅でおりて行きました。ありがとう。我が駅、JR竜ヶ崎市駅に着きました。下車するとき、そばのお姉さんの手をかりました。電車をおりてエレベーターを利用。タクシー乗り場までちょっと距離がある。「手をとってもらっていいですか?」これからデートに出かけるというお兄さんに頼みました。「いいっすよ。」ぶじタクシーに。「じいちゃん、みんなにお世話になって大変な一日だったね。もう上京はやめる?」「行く!!」との返事。92才、家にこもっているわけにいかない。私もがんばるから、愛すべきお兄さん、お姉さんの世話になり、じいちゃん、又東京へ行こうね。そして私たち、4月15日の総会にも参加できました。みなさま、お世話になりました。ありがとうございました。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

『子どもまちづくり型録』

木下勇・寺田光成（編著）、
松本暢子・三輪律江・吉永
真理（共著）

鹿島出版会

2023年6月刊

A5変型248ページ

2,400円＋税

ISBN 978-4-306-07364-7



子どもの外遊びや人々と交わる機会、自然と触れ合う機会が減るばかりの今の時代、子どもたちが生き生きと遊び、多くの人に出会い、自然や社会に触れながら成長できるまちにしていくなにはどうしたらよいか——その対策のヒントを〈考え〉〈いえ〉〈みち〉〈まち〉の視点から探り、108の型録として提起しています。

どの型録（対策のヒント）も、一般の人にもわかりやすく具体的に記されています（個々の話は2ページ単位のため情報量は限られています）。型録の数、つまり課題の多さに驚きますが、今の社会や地域の現状に欠けているもの、求められているものはなにかを考えるきっかけになります。また、どの課題も行政や専門家に任せおくだけでなく、一人一人が地域の一員として能動的に考え、関わる意識が求められていることが伝わってきます。

〈みち〉のパートでは、通過交通を排除する対策、車の速度抑制をする対策、子どもが遊べることを優先させる歩車共存の道空間（ボンエルフ）、曜日や時間による道の遊び場開放、歩行者専用の緑豊かな通学路や散策路など、子どもをクルマの危険から守り、安心して歩き遊べる道・まちの対策を提案しています。また、自然と人、人と人が触れ合える道端、冒険心をくすぐる狭

い抜け道（子どもしか通れないような）、座れる場所のある道、などの意義も伝えています。4月に行なった日本女子大学教授・薬袋奈美子さんの講演（会報112号に掲載）とも重なるテーマです。

他のパートでは、庭や玄関先の開放、シェアする暮らしの場、遊び場やたまり場など、子どもも大人も交流できる場づくりの提案がたくさん紹介されています。

読むうちに、子どもが多くの人と触れ合い、のびのびと外で遊べる環境は、大人同士の交流も深め、心豊かに暮らせる社会だということに気づかされます。これは、本会発行の冊子「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」「交通静穏化の海外の取り組み」「（いずれも会員の今井博之さん執筆）が伝えているメッセージにもつながります。

★この本は、編著者の一人、木下勇様（大妻女子大学社会情報学部教授、千葉大学名誉教授、こども環境学会副代表）からご寄贈いただきました。

2004～2009年、クルマ社会を問い直す会はこども環境学会に参加し、シンポジウムや分科会などの担当を務めました。その際に木下様には企画段階からお世話になり、多くのご教示をいただきました。2007年のシンポジウム「道草のできるまちづくり—車社会からこどもを守る」で話し合われたこともこの本に織り込まれています。（シンポジウムの内容は『子どもが道草のできるまちづくり（通学路の交通問題を考える）』という本になりました（学芸出版社2009年刊 今は絶版）。

★お読みになりたい方に貸し出します。足立（会報112号に同封の名簿参照）までお知らせください。返送用送料のみご負担ください。

（足立礼子）

会員の皆さんからの情報や出版社の情報などを参考にした、出版物の案内です。

『交通崩壊』

市川嘉一／著

新潮社

2023年5月刊

新書239ページ

902円(税込)

ISBN 978-4-10-610997-3



日本の交通行政は「部分最適」の集合体である。新幹線の延伸によって寸断される在来線のネットワーク。欧州で復活続くも日本では広まらない路面電車。自転車に加え電動キックボードも乗り上げカオス化が進む歩道。権限を警察が握り、「まちづくり」の観点での施策が進まない道路行政……。そろそろ全体最適を意識した総合的な交通政策を構想すべきではないか。都市・交通問題に精通したジャーナリストによる提言。(出版社の紹介文より)

【目次より】

- 第1章 統合的な交通政策の不在
- 第2章 鉄道の役割を再定義する
- 第3章 遠ざかる路面電車ルネサンス
- 第4章 CASE革命時代のクルマの役割
- 第5章 歩行者に安全な歩道を取り戻せ

『フランスのウォーカブルシティ 歩きたくなる都市のデザイン』

ヴァンソン藤井由実／著

学芸出版社

2023年5月刊

四六判・272ページ

2700円+税

ISBN 9784761528546



フランスの街は今、歩く人や自転車と賑わい劇的にウォーカブルに変わっている。なぜ、スピーディにダイナミックに街を変えられるのか？歩行者空間の創出、自動車交通の抑制、自転車道・公共交通の整備、移動のDX等の方法論、制度・組織・実装のしくみを、多数の事例で紹介。15分都市からスマートシティまで、最前線に迫る。(出版社の紹介文より)

【目次より】

- 1章 パリ：ウォーカブルシティの最前線
- 2章 なぜ、歩きたくなる都市が実現できるのか
- 3章 日常の移動を豊かにするモビリティ基本法
- 4章 デイジョン：MaaSの活用と統合型スマートシティ
- 5章 なぜ、都市政策をダイナミックに実装できるのか
- 6章 ナント：15分都市エリアを創出したマスターアーバニストたち
- 7章 アンジェ：人々を巻き込む河岸駐車場の歩行者空間化
- 終章 フランスで主流になった「穏やかな街」

『時刻表が薄くなる日』

上岡直見／著
緑風出版
2023年5月刊
四六判上製312ページ
定価2700円＋税
ISBN 978-4-8461-2306-2
C0036



お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等の基本情報のほかは、書評は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。ご紹介いただいた方の記名も自由です。

日本の鉄道創業から150年にあたる2022年、長年築き上げた鉄道ネットワークを破壊しかねない政府の方針が提示された。輸送量の少ないJRローカル線の廃止を促進する内容である。一方でJRは一人百数十万円の料金で豪華なクルーズトレインを運行している。

「一生に一度は乗りたい列車」より「一生乗り続けられる列車」を走らせるべきではないのか。このままでは新幹線と大都市の通勤路線しか残らず「時刻表が薄くなる日」が迫っている。鉄道の活用による持続的な交通体系を考える。(出版社の紹介文より)

【目次より】

- 第1章 時刻表が薄くなる日都市間輸送の縮小
／「ハブ&スポーク」の弊害
- 第2章 公共交通の価値
- 第3章 誰が「お客さま」なのか
- 第4章 鉄道は「人」で動く
- 第5章 鉄道に乗ってもらうには
- 第6章 バス転換は解決策ではない
- 第7章 鉄道とSDGs
- 第8章 鉄道貨物の活用
- 第9章 すでに破綻したリニア新幹線
- 第10章 鉄道活用のための政策



マツムシ草と野のゆり
(会員K・Tさんの絵)

共同代表より

青木 勝

私は21歳から交通事故をなくす運動を始めて、40年以上たちました。35年程前、交通安全対策を担う、国の審議会委員を務める大学教授に話を伺いました。その教授は「大阪から片道3時間以上をかけて東京まで行って、発言できる時間は5分もありません。そして、私の意見が国の政策に活かされるのは、10年後にあるかどうかです。でも、意見を述べないと何も変わりません」と話されていました。

また、同じころ総務庁交通安全対策室のキャリア官僚と面談できました。その方は仕事が忙しくて、週に1度だけ家に帰り、平日はオフィスで寝泊まりをしていました。深い見識を持つ

ていて、私たちが望む交通安全対策を実現したいが「私の意見をそのまま、政策に反映できるわけではありません。市民やいろいろな意見をくみ上げる形で政策が作られています」と話されていました。

私は活動をするときに、このことをいつも思い出します。審議会委員をしても、その意見が反映されるのに10年にかかることと、国の交通安全対策担当者は、交通安全対策の意見を市民から求めていることです。私たち市民が声を上げて、時間はかかりますが、着実に変えていく力を持っていると思っています。私たちの意見を一緒にあげていきましょう。

足立礼子

クルマ社会の奇怪(?)、と常々感じていることがいくつもあるのですが、その一つは、大学などの研究機関に交通工学や自動車工学、土木工学、都市交通などの分野はあっても、クルマ社会の構造的問題を掘り下げて課題を考えるような分野はないことです(もしあったら、すみませんがご教示ください)。自動車の発明と利用は、経済構造はもとより、人の命の重さ、生き方や価値観、自然環境にもはかり知れない影響を与え、その功罪を抜きにして現代文明も将来像も語ることはできないにもかかわらず、です。

出版物も、その分野の本は少ないです。かつて経済学者の宇沢弘文氏が自動車の社会的費用の問題を世に問い、その著作は今も多くの人に読み継がれていますが、あとに続く学者はごく少数のようです。(交通事故分野の本も事故対応ノウハウ本ばかりで、交通事故はなぜ起きどうすれば減らせるかを根本から問う本にはめったに出合えません。)

かようにクルマ社会の課題に蓋をした中で、地球温暖化も人口高齢化も抜き差しならない状態

に陥った今もなお、日本は自動車利用推進に執着し続けています。

7月30日に開催した学習会&ミーティングでは、自動車利用を助長させる一因となっている自動車税制や駐車場などの優遇策を見直し、公共交通利用へと誘導していく方策を、会員の小島啓さんが問題提起され、熱心な意見交換が行われました(12ページ)。このような観点からの脱クルマ依存対策は、本来、大学でも行政でも積極的に議論してしかるべきで、国会でも話し合われるような社会であってほしいと思いながら聴きました。温暖化抑制、移動の権利の公平性、そして交通事故のない安全な環境作りの点でも、自動車利用を減らす政策をタブー視しては、先に進めないと思います。

クルマ依存から抜け出すには、公共交通の拡充政策も必須です。地方鉄道が容赦なく減らされつつある中、その役割と維持政策を求める意見書を会員の林裕之さんが作成し、国土交通省に提出しました(8ページ)。

あっという間に次の会報の原稿募集がやってきました。前号の原稿を書いたから、あまり会への貢献ができていないのは申し訳ない限りです。この間、個人的な活動として、商業施設の駐輪場巡りをしていました。

前号の本欄にて、名古屋市の繁華街の駐輪場が有料化され収容台数が大きく減ったことをお伝えしました。これに対してなにかできることはないかと考えて思いついたのが、商業施設付属の駐輪場の紹介です。名古屋市では、国内のいくつかの自治体と同様に、大規模商業施設に対して条例で自転車駐車場の設置を義務付けています。このいわゆる附置義務駐輪場は、利用者へのサービスというよりはやっかいな義務として捉えられることが多いようで、建物の裏側など目立たず使いにくい場所にあることがしばしばで、これまでほとんど知られていなかったものと考えられます。しかし、建物前の歩道といういちばん使いやすい場所への駐輪が禁じられたいまであれば、次善の選択肢として自転車離れを防ぐ一助になるのでは、と考えたのです。そこで、名古屋市にお願いして駐輪場設置の届出の一覧表をもらい、各施設を訪問して、駐輪場の写真を撮ってGoogleマップに追加するとい

う作業を始めました。

そうしてわかったのは、本当に利用者のために思って作られた駐輪場はごくわずかであり、多くは施設の出入口から離れた、いかにも余り物のスペースのような場所にあるという事実、そしてそもそも届出にあったスペースが存在しない施設や、駐輪場があっても従業員専用としてしまっている施設が少なくないということでした。全体的には残念な結果ではありますが、まずは現状を把握し前進のための足がかりにできたかと思えますし、現存する駐輪場については無事Googleマップに掲載することができました。自転車を使われるみなさんのお役に立つようお願いしております。

なお名古屋市さんには、いただいた一覧表に駐輪場の状況(問題なく使える/使えるが案内がない/従業員専用になっている/存在しない)を記入してお送りしておきました。いままで誰も気に留めることがなかった問題ですから、たちまち解決というわけにはいかないでしょうが、引越す予定も当面ないことですし、気長に見守りつつ、お手伝いできるところはしっかりやっていきたいと思えます。

ご協力をお願いします

★ 紙の会報は不要という方はお知らせください ★

会報は現在、全会員に印刷物を郵送でお届けするとともに、当会のホームページ(HP)で公開しています。

最近「会報はHPから読む」「年4回の会報では情報が遅い」「印刷・発送費節減も必要では」等のご意見が増えています。

そこで、「印刷物は不要」という方には郵送は中止させていただき、会報などのHPの更新情報および会からの連絡事項は随時メールでお送りするようにいたします。また、HPにはできるだけ早く会の活動などを紹介するように努めます。

ついては、会報の郵送が不要な方は、下記へお知らせ下さるよう、ご協力をお願いいたします。

連絡先：青木 勝 osakahorai551@yahoo.co.jp

※詳しくは本会報に同封のチラシをご覧ください。

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。

当会会計は窮迫しています。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。

郵送の方は、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2,000円、団体が5,000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(連絡先は表紙参照)までご連絡ください。

会ホームページ、Facebook、X(旧Twitter)、Instagram、ブログのご案内

当会ホームページでは、学習会などのイベント案内や活動報告などを、随時掲載しています。

<https://kuruma-toinaosu.org/>

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X(旧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(2023.5~7月)

◎ドイツ、ライプツィヒの町と交通事情 —クルマ中心社会からの脱却をめざして— (2023.7.5)

<https://kuruma-toinaosu.org/blog/traffic-in-germany-leipzig/>

作成者 木村護郎クリストフ

内容 ドイツは環境先進国のイメージがありますが、ライプツィヒはドイツの中で特に先進的な取り組みをしているわけではなく、ごく一般的な町の1つです。筆者が1年間ザクセン州最大の都市ライプツィヒに家族で住んだ経験を元にドイツの町と交通の様子を伝えます。

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

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加によるメーリングリスト(以下MLと称す)があります。会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2022年7月31日現在で参加者は86人です。参加希望者は、管理人安彦 group@kuruma-toinaosu.org までメールをお送りください。(非会員は参加できません) 既に登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。

■ 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2023

《11月18日(土)》

北海道交通事故被害者の会では、「世界道路交通被害者の日（ワールドデイ）」に合わせて、下記要項でのフォーラムを開催します。

本フォーラムはこの3年コロナ禍で中止を余儀なくされましたから、開催されれば4年ぶりとなります。道内の方、是非ご参加下さい。

名称：世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2023

テーマ：「交通死傷ゼロへの提言2023」

日時：11月18日(土)13:30～16:30(開場13:00)

会場：「かでの 2.7」大会議室

※入場無料

札幌市中央区北2条西7丁目

(札幌駅南口、地下鉄札幌駅から徒歩7分)

主催：北海道交通事故被害者の会

後援：(予定)北海道、北海道警察、札幌市

協力：クルマ社会を問い直す会

内容：

第1部「ゼロへの願い」：被害者の訴え～こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい～

第2部「ゼロへの提言」：講演

・講師：埼玉県立大学 准教授 白岩祐子氏(社会心理学)

・テーマ：「交通死傷根絶に向けて～行動科学からのアプローチ～」(仮題)

第3部「ゼロへの誓い」：

・関係機関(道くらし安全局と道警交通部)挨拶と会場発言など

・「交通死傷ゼロへの提言」採択

問い合わせ：前田敏章

tmaeda@asahi.email.ne.jp

■ 「世界道路交通被害者の日」キャンペーン in 大阪

《11月19日(日)》

毎年、11月第3日曜日は世界で交通事故被害者を悼むワールドデイです。

これ以上交通事故の被害者を増やさない。クルマ優先でなく、人優先の社会を訴えるキャンペーンを下記のとおり行います。

集合日時：2023年11月19日(日)13時00分

集合場所：大阪メトロ中央線大阪港駅 西改札口

主催：クルマ社会を問い直す会

大阪交通遺児を励ます会

参加費：無料

内容：集合場所近くの港から乗船、出航。周辺の川、港を周遊しながら船上や道路にてアピール。17時ごろ解散予定。

申込方法：青木 勝あてにハガキかE-mailにて氏名、携帯電話番号、メールアドレス(ハガキ申込者は不要)、キャンペーン参加希望と明記してお申込みください。

(締切：10月31日)

※詳細は申込者に後日ご連絡をいたします。

青木 勝：E-mail：osakahorai551@yahoo.co.jp

住所は会報表紙上部に掲載しています。

※28ページにも学習会の案内があります。あわせてご覧ください。

■クルマ社会を考えるミーティング 《11月11日(土)》

クルマ社会の問題について意見交換を行い、考える会です。お気軽にご参加ください。

テーマ 「地方における公共交通の問題 を考える」

話題提供：林 裕之さん(本会会員)

7月末に国土交通省に提出した「地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書」(本会報113号8ページに掲載)について説明し、厳しい状況に追い込まれている地方の公共交通の維持と活性化のために必要な施策について、皆さんで考えたいと思います。

日時 2023年11月11日(土)
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11月9日(木)までにE-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号(緊急用)を添えてお申し込みください。申し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」114号原稿募集のご案内■

●次号発行予定：2023年12月下旬

●原稿締切り：2023年10月31日(締切り厳守で
お願いします)

●送付先：高木久志

ta.hi.ta.hi8803271@gmail.com

【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。