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
090-8650-7263
編集：高木久志、林 裕之、
足立礼子、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

114

2023年12月31日発行
（年4回発行）
会創立1995年

2023年８月26日、全線新設LRTとしては国内初となる「芳賀・宇都宮LRT」が開業した。写真はLRT開業翌日に宇都宮駅東口「宮みらいライトヒル」で開催された開業記念イベント会場を通過する電車。（詳しくは本誌５ページ参照）
（写真と文／井坂洋士さん）

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　危険運転致死傷罪のあり方に関する要望書を送付 …… 2
▪ 公共交通ルポ　ついに走り出した芳賀・宇都宮LRT（井坂洋士） …… 5
▪ 歩車分離信号ルポ　札幌の歩車分離信号群を視察して（長谷智喜） …… 11
▪ 投稿　でも、クルマは　必要？（木村孝子） …… 15
運転手不足の根本原因と対策（小島 啓） …… 16
物件（物損）事故のデータはなぜ保存・公開されないのか？（足立礼子） …… 20
▪ 書籍の紹介　『チャイルド・デス・レビュー』 …… 25
▪ 出版物情報　『次世代へつなぐ地域の鉄道――国交省検討会 提言を批判する』『うちの父が運転をやめません』『クルマを捨てて歩く！』『クルマを捨ててこそ地方は甦る』 …… 26
▪ メッセージ、案内、お願い等　共同代表より…28／事務局より…29／会計より ほか…30／案内板・原稿募集案内…32

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

リポート 会の活動

危険運転致死傷罪のあり方に関する要望書を送付

足立礼子（世話人）

危険運転致死傷罪ができて20年以上が経ちますが、適用範囲が極端に狭いことに被害者遺族だけでなく世間からも疑問の声が高まっています。2021年２月、大分県大分市の県道で、19歳の男が乗用車を時速194kmで暴走させ、交差点で乗用車に激突して50歳のドライバーを死亡させた事故も過失運転致死罪で起訴され、ご遺族の懸命の訴えと署名により危険運転致死罪に訴因変更されました。このご遺族らが危険運転致死傷罪の運用改善を世に訴え、それに応える形で、自由民主党内に危険運転致死傷罪の見直しを議論するプロジェクトチームが2023年10月18日に発足しました。

この件について、会員（別の交通事故遺族）からのご提案により、当会からも以下の要望意見を世話人会で作成し、チーム座長である平沢勝栄衆議院議員に、11月６日に送りました。

11月17日、平沢議員はX（旧Twitter）で、「質問ボックスへのご回答　交通事故における刑罰の重さについて」という動画を配信し、その中で、「異常な高速度運転などで人を死傷させても危険運転罪にならない現状はおかしい、年内にプロジェクトチームで意見書を出し、法務省の法制審議会で社会常識に合った刑に見直すよう議論を求めたい」という主旨の話をされました。当会の要望意見もその動きを後押しする一つになったと思います。今後開催される可能性のある法制審議会の動きも、引き続き注視していきたいと思います。

自由民主党
危険運転致死傷罪のあり方を検討するプロジェクトチーム
座長　衆議院議員　平沢勝栄　様

前略にて、失礼をお許しください。

私どもは、1995年に設立した全国市民活動団体です。交通事故をはじめとするクルマ社会のもたらす問題を考え、人の命を最優先にする安全な交通社会の実現を願って活動をしております。交通事故の被害者やご遺族も多く参加しており、被害者の方々の会とも交流をもちながら活動しております。

このほど、危険運転致死傷罪のあり方について、自由民主党内にプロジェクトチームが結成されると伺い、ぜひ私どもの思いもお伝えしたく、座長である平沢勝栄議員様に、要望書を送らせていただく次第です。失礼とは存じますが、ぜひご一読いただき、思いをご理解いただけますよう、なにとぞよろしくお願い申し上げます。

2023年11月６日

クルマ社会を問い直す会
共同代表　青木 勝　足立礼子

危険運転致死傷罪等の刑罰のあり方について、交通事故削減の観点から望むこと

●危険運転致死傷罪の判断基準に、幅広い視点の導入を

危険運転致死傷罪は悪質性や故意性がかぎとされますが、故意の実証は難しく、条文の解釈も曖昧で逃げ道が多いことが課題となっています。そのため、常軌を逸した違法行為が軽視されるという常識からかけ離れた判決が出されてしまいます。判断の際に、《加害者の運転の道路交通法と照らしての逸脱程度、それが招いた結果、加害者の事故前後および過去の運転や行動状況》等を判断基準として重視する方向で法の改正を検討していただきたいと思います。

また、危険運転の類型が限定的で、「スマホながら運転」など該当しないものもありますが、その都度あとから類型を追加検討するのではなく、上述の《　》のような判断基準に照らしての柔軟な適用を検討していただきたいと思います。

●過失運転罪も見直しを――結果責任を重視した『違法運転致死傷罪』に

現状では被害者が死傷させられた事故でも危険運転致死傷罪が適用となるのは0.1％と極めて少なく、大半は過失運転致死傷罪となっています。しかも、過失運転致死傷罪の84％は不起訴扱いで（令和４年版犯罪白書より）、裁判にかけられても大半は執行猶予付きで刑期も極めて短いという現実があり、そこにも被害者と遺族は強い疑問と不満を抱いています。

重量と速度を有する自動車の運転は他者への加害の危険を伴いますが、社会生活上の有用性の観点から、安全への配慮を条件として使用が許されています。運転は、運転に伴う危険を制御し適切に操縦できる能力があると都道府県公安委員会が認めて運転免許証を付与され、かつ、道路交通法の定める遵守事項を守ることができる者だけに許される行為です。それに反する運転行為は「許されない危険」であり、それほどに自動車の運転は重大な責任を背負った行動です。

しかし、戦後自動車の急増に伴って交通死傷事件が激増したため、「許されない危険」に対する刑法の検討もされぬまま応急的に過失（業務上過失）罪扱いとされ、1970年代には「国民皆免許」「くるま社会」の現実に合わせるべく業過事件の起訴率を大幅に減らすなど、寛刑化が著しく進みました（この動向は「平成５年版犯罪白書」に詳しく記されています）。どのような違法運転で人を死傷させても過失だから許そうという意識が蔓延し、それが違法運転を増長させてもきました。

そうした中、被害者遺族から悪質で危険な運転への厳罰化を求める声が挙がり、危険運転致死傷罪ができたわけですが、現実には上記のように危険運転致死傷罪への適用が極めて少ない上に過失運転致死傷罪の刑が極めて甘いという現実に、強い疑問と「適切な処罰」を求める声が高まっています。突然命を奪われたり重度の障害を負わされたりした方やその家族の一生続く悲痛、苦しみに対し、加害者は何の咎も受けずに生きられるなら、法治国家といえるのでしょうか。

今、危険運転罪の見直しと同時に求められているのは、過失運転致死傷罪を、「許されない危険」（違法性）の重さと「結果責任」の重さとをふまえた罪刑（仮称『違法運転致死傷罪』）に切り替えていくことであり、それは、運転者にハンドルを握る際の本来の責任を自覚させ、事故抑止にもつながるものです。ぜひこの点も併せてご検討をお願いいたします。危険運転致死傷罪は、仮称『違法運転致死傷罪』の中の特に悪質性の高いものとして位置づけるか、もしくは、一つにまとめてもよいと思われます。

●事故を起こさせない対策も、同時に検討してください

交通事故の責任は加害者だけでなく、社会全体にもあります。国として、違法運転の取り締まりを強化するとともに、以下のような対策の強化も進めるよう、関係省庁への働きかけをお願いいたします。

- **自動車の安全装備対策**：ブレーキとアクセル踏み間違い防止装置、前方監視ドライブレコーダー、アルコールインターロック 、衝突被害軽減装置、速度遵守装置、免許証インターロック、ひき逃げ防止装置などは、国が装着を義務化しなければ装着は進まず、事故抑止につながりません。装着により自動車の価格が上がるとしても、安全最優先の視点で検討していただきたいと思います。
- **運転免許資格基準の強化**：免許更新期間を短くし、更新のたびに実技を含む再教育・再試験の実施を義務づける、健康診断を義務づける、高齢者の認知機能検査を厳しくし高齢者講習を試験化する、などの対策は、近年の事故の現状を見ると必須と思われます。
- **道路の安全対策**：信号増設、歩道・自転車道の増設、歩道のない道などの速度制限強化や一方通行化、などの安全対策も多くの国民から求められています。

最後に、プロジェクトチームで検討されるにあたり、広く国民にヒアリングをしていただき、また、関係省庁よりパブリックコメントも実施していただきたく、その点も含めましてなにとぞよろしくお願い申し上げます。

以上

ムラサキシキブ
（会員K・Tさんの絵）

公共交通ルポ

ついに走り出した芳賀・宇都宮LRT

井坂洋士

2023年８月26日、栃木県宇都宮市と芳賀町で、**宇都宮ライトレール「芳賀・宇都宮LRT」**（愛称「**ライトライン**」）[1]が開業した。これまで鉄軌道が無かった所に開業した、国内初となる完全新設のLRT[2]だ。

本誌の締切の都合で、本稿が読者のお手元に届く頃には開業から４ヶ月ほど経ってしまっているが、筆者は開業翌日の８月27日、および９月と10月にも現地を訪ねて乗車しているので、その様子を紹介したい。出典表記の無い写真は全て筆者撮影。

本稿では詳しい経緯は割愛するので、LRT建設の経緯や意義については本誌92号（2018年６月号）『森本章倫さん講演「宇都宮LRT導入の経緯と課題」報告』（杉田正明さん執筆）および本誌99号（2020年３月号）『地域の未来を描くライトレール』を、建設工事の様子は本誌107号（2022年３月号）『建設工事が進む芳賀・宇都宮LRT』をご覧いただきたい。

「鬼怒通り」に新設された線路と、東宿郷停留場付近を走る電車（開業翌日）
写真右端のビルは「祝LRT開業」の垂れ幕を掲げて祝っていた

土休日の乗客は需要予測の数倍

８月26日（土）の開業日には出発式などの各種行事があり、一般の乗客が乗れる電車は夕方からの運行となった。また乗車希望者が殺到したため、乗車に必要な整理券も早々に捌けてしまったようだ。

翌８月27日（日）は朝から乗車できたため、筆者も現地を訪ねて乗車してきたが、市内外から多くの乗客が押し寄せて大変な混雑になっていた。

地方都市の未来を背負って誕生したLRT
（宇都宮駅東口）

宇都宮駅東口停留場
2023年10月中旬の土曜日午前の様子

もっとも、開業直後の混雑は想定内だろうが、この好調が１ヶ月後も続いた。開業前の需要予測では、開業１年目で平日１日あたり12,800人、土休日は同4,400人とされていたが、開業１ヶ月

後の実績で、平日は12,000〜13,000人と早くも予測を達成し、さらに土休日は想定を大幅に上回る平均16,000人もの乗客がいたそうだ[3]。

２ヶ月後もこの好調は続いており、筆者が出かけた10月中旬の土曜日にも、宇都宮駅東口停留場では乗車を待つ長い列ができていた。

10月27日に発表された開業２ヶ月目の利用状況[4]は、平日が１日あたり12,000〜13,000人、土休日は同11,000〜12,000人。土休日はさすがに開業初月よりは落ち着いたものの、依然として当初予測の３倍もの利用があったようだ。

宇都宮市は過度にクルマに依存した、日本によくある地方都市のひとつだった。以前本誌でも紹介したように、クルマ依存がさも当然のように思い込み、LRT建設に反対の声を挙げる人たちも存在した。やれクルマは便利だ、地方都市はクルマ社会だ、電車やバスに乗る人はいないなどと言われるが、そうした主張は一部の人のもので、実態は**クルマ以外の選択肢が奪われてしまったから仕方なく「クルマ社会」になっている**のだろう。本音では運転せずに移動需要を満たせるならそうしたい人も多く、実際に便利で快適な公共交通手段ができてみれば、利用する市民は予想以上に多かったわけだ。

交通系ICカードがあれば全ての扉で乗降できる

ホーム前方にある整理券発行機

栃木県発行『のりもの・のりかたガイドブック』より

先進的な乗降システム

このLRTには画期的な要素がいくつもあるが、まずは運賃収受システムに着目したい。宇都宮市では2021年３月より、LRT開業に先駆けて交通系ICカード「totra（トトラ）」を導入し、すでに市内を走る全ての一般路線バスで使われている。この「totra」はJR東日本のSuicaをベースにしたもので、すでにSuica、PASMO、ICOCAなどを持っている人もそのまま乗車できる。

交通系ICカードの導入には費用がかかるため、地方都市で完全導入した例は少ないが[5]、宇都宮ではLRTの活用に欠かせないツールとなっている。現金払いでLRTやバスに乗る場合は、乗車前に整理券を取り、降車時に運転手のいる前扉まで移動して運賃を現金で支払う必要があるが、どうしても乗降に時間がかかってしまう。

交通系ICカードを使えばLRTでは全ての扉から乗降でき、乗客にとっても利便性が高い。宇都宮市ではLRT開業の２年半前から「totra」をアピールしてきたが、その甲斐もありLRTでのICカード利用率が93〜94%もあるそうだ[3]。首都圏のJR在来線ではSuica等の利用率が約95%[6]というから、宇都宮ライトレールでは早くも首都圏並みの利用率に達しているわけだ[7]。

このように乗務員や係員などが都度運賃収受を確認しない仕組みは「信用乗車方式」と呼ばれているが、国内ではまだ導入事例が少なく[8]、宇都宮ライトレールは先進的だ。もしこの仕組みを入れていなかったら、車内に溢れ返る想定の何倍もの乗客を捌くことは到底できなかったろう。

このLRTの乗り方は、栃木県が県内の小学２年生全員に配付している「のりもの・のりかたガイドブック」[9]にも追加されていた。未来を担う子どもたちへの普及啓発もしっかりと行われてゆくことだろう。

トータルデザインで地域をアピール

もうひとつ見逃せないのが、完全新設の利点を活かし、車両、停留場、案内標識等をトータルデザインして統一感を持たせていること。例えばイメージカラーは「雷都（らいと）」（沿線では雷が多いことから、こう呼ばれているそうだ）のイエローで、車両や停留場は黄色をベースにしている。

こうしたデザインは、LRTそのものの魅力を高めるとともに、沿線価値の向上にも寄与している。

停留場でいちばん目立つ駅名標の下には、地域の魅力をアピールする写真やイラストが並ぶ。例えば宇都宮市の代表駅である宇都宮駅（東口）であれば、宇都宮市を代表するカクテル、「宇都宮ブリッツェン」（プロ自転車ロードレースチーム）、大谷（おおや）石、ジャズ、「宇都宮ブレックス」（プロバスケットボールチーム）、餃子といった具合だ。電車には地元住民のみならず来街者も多く乗車するから、地域のPRにぴったりの媒体というわけだ。

各停留場の駅名標の下には、地域の魅力をアピールする写真が並ぶ

芳賀・宇都宮LRTは、施設を自治体が持ち、運行を事業者が担当する「上下分離方式」を採用している。停留場施設を保有する自治体が、多くの来街者の目に触れるこの一等地を地元のPRに使わない手はないだろう。

コンパクトながら快適な電車

完全新設なので、電車ももちろん最新だ。車内の床面は完全フラットで、車椅子やベビーカーでの乗車にも対応。座り心地に配慮した座席がゆったりと配置されている。

筆者は度々訪ねているものの、いつ行っても混んでいるので、運行開始後に座れたためしがないのだが（笑）、きれいな車両は心地よいし、立って乗っていても揺れは少なく、車窓の景色も楽しめて、乗客にやさしい乗り物といえる。

車内の様子（2022年10月の見学会で撮影）

一般に電車というと18～20m級の車両が連なって走る姿を思い浮かべる人が多いだろうが、LRTは道路に敷いた軌道を走る路面電車なので、３車体連接で全長約30mとコンパクトにまとまっている。定員は１編成あたり160名（うち座席定員50名）。JR宇都宮線（東北本線）を走っているE233系電車は1両で定員160名（うち座席54名、ロングシート中間車の場合）なので、ライトレールのコンパクトさが伝わるだろうか。ちなみに線路の幅は、JR在来線や東武宇都宮線と同じ1,067mm。製造は新潟トランシス社が担当した。

こんなコンパクトな電車でも乗客を満載して急坂を軽々と登ってゆく。このLRTに乗って、混んでいる車内でも乗客はみなどこか楽しそうだったのが印象的だ。

高架橋を走る電車（飛山城跡停留場付近）

LRT開業にあわせて路線バスも再編

宇都宮市はLRTだけに力を入れているわけではなく、路線バス、地域内交通（コミュニティタクシー）、シェアサイクルなどを含めた公共交通網全体の底上げを図っている。

LRT運行開始の２年半前にICカード「totra」を導入したことは前述したが、宇都宮市内の全ての一般路線バス（関東自動車、旧東野（とうや）交通、JRバス関東）で使えるようにするとともに、上限運賃を400円に設定し、「totra」でバスに乗ると宇都宮市内であればどこまで行っても400円以下で移動できるようになった（「totra」以外のICカードや現金払いでは通常運賃）。

さらにLRT開業後は、同じ日にLRTと路線バスを「totra」で乗り継ぐと、一律100円引きになる。2023年10月時点では、LRTとバスに交互に乗ると２回目以降全ての乗車が100円引きになっていた。電車とバスを乗り継ぐと運賃が高くなる傾向があるが、その負担感を少しでも軽減しようというわけだ。

「ベルモール」でLRTと連絡する路線バスと地域内交通

「totra」でLRTとバスを乗り継ぐと、運賃が一律100円引きになる（下から上の順、一番下は無割引）

LRT開業に合わせて[10]近隣の路線バスも再編され、一部系統が廃止されるとともに、平石地区、清原地区および芳賀町ではLRTと乗り継げる循環バス系統が新設された。平石と清原では、平日・土休日ともに毎時１本の運行頻度が確保されている。

LRTとバスが結節する清原トランジットセンター

平石地区は小学校もあり一定数の住民がいるにもかかわらず、かつてLRT開業前には宇都宮駅東口行きのバスが朝夕のみ１日に数本しかない典型的な交通不便地域だったが、LRT開業後はベルモール（LRTは宇都宮大学陽東キャンパス停留場）または平石小学校前（同・平石中央小学校前）でLRTとの乗り継ぎが必要になったものの、バスは往復毎時1本に大幅増便された。逆方向のバスも合わせれば、毎時２本利用できる。以前の１日数本のバスでは利用を諦めざるを得ないが、毎時２本もあれば公共交通の利用価値は大きく高まるだろう。

筆者が乗車した限りでは、この循環バスの乗客はまだ少なかったが、マイカー以外の選択肢が生まれたことで、この地域の住みやすさは向上するに違いない。この利便性を継続的に確保するためには、多くの住民の皆さんに乗ってもらうための取り組みが必要になるだろう。

他にも、無料駐輪場とシェアサイクル「LUUP（ループ）」がLRT停留場付近に配置され、自転車も利用できるようになっている。バスの方が便利な人もいれば、自転車の方が便利な人もいるだろう。世代を超えて様々な人に、LRTを軸とした公共交通網を利用してもらうための仕掛けが動き出した。

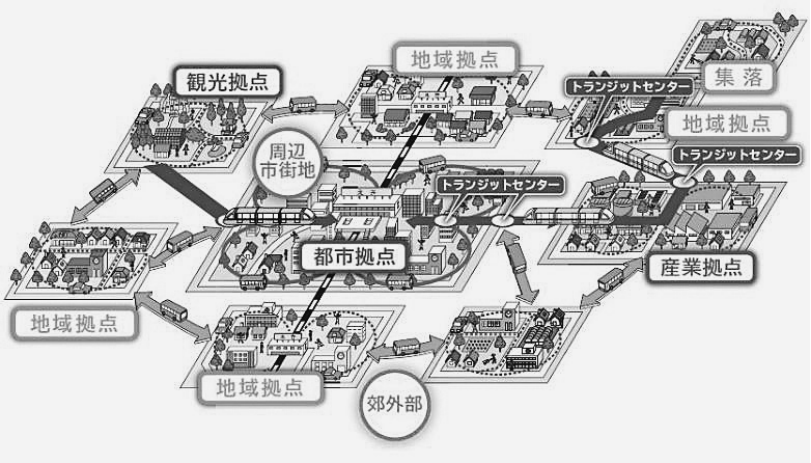
LRTの沿線では、筆者が見た範囲でもマンション建設が目立って増えているし、来街者が増

えた宇都宮駅付近では宿泊施設の予約が取りづらくなっている。沿線では不動産価格が上昇し[11]、商業施設は来店客が増える[12]など、早くも整備効果が広がっているようだ。

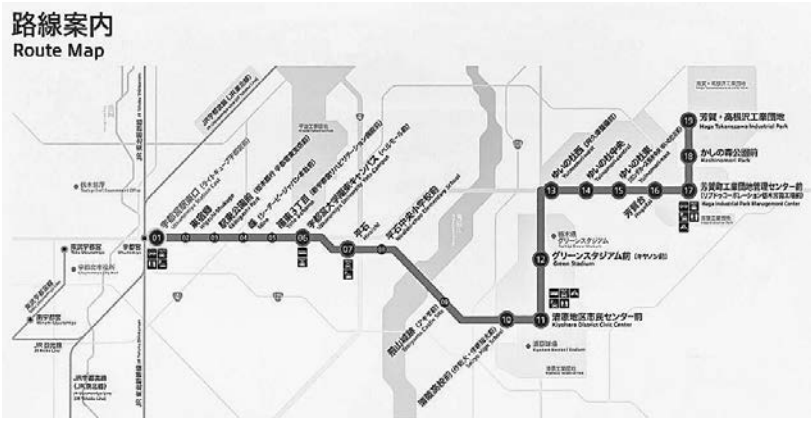
左はLRT開業前（1日数本）、右はLRT開業後（乗り継ぎは必要になったが毎時1本に大幅増便された）

宇都宮駅西側へのLRT延伸に着手

今回開業した宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地間は、宇都宮都市圏の東西軸を担うLRTの「先行開業区間」だ。宇都宮のLRTは沿線協議が早くまとまった東側から着工・開業したが、宇都宮駅西側を含めた「東西軸」の形成を目指したもの。東側が文字通り軌道に乗ったことで、次は西側への延伸が動き出している。



宇都宮市が目指している、生活に必要なまちの機能が充実したコンパクトなまち（拠点）を便利な公共交通でつなぐ「NCC」（ネットワーク型コンパクトシティ）　出典：宇都宮市Webサイト https://u-movenext.net/westside/



今回開業した東側区間の路線図（停留場に掲載されているもの）

東側の拠点のひとつとなる商業施設「ベルモール」内に宇都宮市が長らく設置していたLRT事業のPRブース「交通未来都市うつのみや オープンスクエア」が、西側LRTの着工に向けて、10月よりJR宇都宮駅西口の「トナリエ宇都宮」（ヨドバシカメラが入居する駅前商業施設）に移転した。

今後、2024年に軌道事業の特許申請、2026年に工事着手、2030年代前半の開業を目指している[13]。

西側ではLRT導入に向けた協議が難航した経緯もあったようだが、先行した東側の活況を見て沿線商業施設の態度が変わったと伝え聞く。まずは先行開業した東側のLRTが地域住民の生活を便利にし、路線バスや自転車などの二次交通の拡充と相まって、西側に延びる頃には地方都市変革のシンボル的存在になっていることだろう。

クルマ依存に甘んじていたよくある一地方都市が一念発起し、LRTが宇都宮都市圏の未来を切り開いた。変わりゆく「雷都（らいと）」の未来に期待したい。

また、LRT事業を主導した宇都宮市の佐藤栄一市長は、「公共交通は福祉の時代に入っている。自分の力で移動できる環境を提供するのが行政の役割だ」「LRTの導入ノウハウは宇都宮が持っている。これまでの恩返しで、無償でお貸ししたい」と述べていた[15]。LRTを軸とした公共交通活性化の取り組みが他の都市へと広がることも期待したい。

LRT開業に地元住民から寄せられたメッセージ[14]が停留場のベンチに掲載されている

【脚注・出典】

1. 運行会社名が「宇都宮ライトレール」、路線名は「宇都宮芳賀ライトレール線」、公募で決まった愛称は「ライトライン」(LIGHTLINE)。ちなみに線路等の設備は地元自治体（宇都宮市と芳賀町）が保有している（いわゆる上下分離方式）。
2. LRT は Light Rail Transit の略で、直訳すると軽量軌道交通だが、専ら路面電車を高度化した新しい交通システムを指しており、「ライトレール」とも呼ばれる。従来の鉄道 (Heavy Rail) よりも速度や輸送力は低いが、主に道路に敷設することから比較的安価に整備でき、街との距離感が近く、楽に乗降できることが特徴となっている。
3. LRT開業１カ月　平日利用、約１万３千人で安定　休日は予測の４～５倍（下野新聞、2023年9月26日）
https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/794774
4. 開業２か月間の利用状況等について（宇都宮ライトレール、2023年10月27日）
https://www.miyarail.co.jp/info/1435
5. 先行事例に富山市、熊本市などがある。一方、広島県の「PASPY」は設備更新負担が重いことを理由に、2025年3月までに順次終了し、一部事業者では替わりにICOCAなどが導入される。
6. 首都圏でのIC利用率、2021年9月時点
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_denen/dai2/kijou4.pdf
7. ただし、平日の約94%に対して土休日は約85%に留まっているため、引き続きICカードの利用促進に取り組まれている。
8. 終日全扉乗降は、かつて富山ライトレールが導入していたが、同社の富山港線が富山地方鉄道に移管された際に廃止されてしまった。他には、広島電鉄が2022年3月より一部の新型車両に限って実施している。
https://www.hiroden.co.jp/topics/2022/0307-alldoor.html
9. のりもの・のりかたガイドブック（公共交通に関する副読本）
https://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/town/koukyoukoutsuu/nngb.html
10. 開業日は8月26日だが、開業初日はLRTの乗車に制限があったので、路線バスの再編は翌27日に実施された。
11. LRT効果、宇都宮市の停留所近くで基準地価が上昇…栃木県全体では前年よりマイナス（読売新聞、2023年9月21日）
https://www.yomiuri.co.jp/economy/20230919-OYT1T50173/
12. LRT開業１ヶ月　商業施設は特需実感　接続バス「本数増やして」（下野新聞、2023年9月26日）
https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/794884
13. https://u-movenext.net/westside/
14. 栃木県内在住、または県外在住で宇都宮市内、芳賀町内へ通勤・通学している個人を対象に募集されている
https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1028855/1033252.html
15. 「LRTノウハウを提供」　宇都宮市長、学術会議で講演　全国から600人集う（下野新聞、2023年9月23日）
https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/793705?relatedbody

【参考】

- 宇都宮ライトレール　https://www.miyarail.co.jp/
- MOVE NEXT 芳賀・宇都宮LRT
https://u-movenext.net/
- 芳賀・宇都宮LRT（宇都宮市）
https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/index.html
- 芳賀・宇都宮LRT情報 ～交通まちづくり宇都宮～
https://twitter.com/U_LRT
- 宇都宮ライトレール 公式twitter(X)
https://twitter.com/u_lightrail

（神奈川県川崎市在住）

歩車分離信号ルポ

札幌の歩車分離信号群を視察して

長谷智喜（命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会）

視察の目的

2023年８月、札幌の歩車分離式信号（以下歩車分離信号）群を視察してまいりました。

視察の目的は、2016年に札幌を訪れた時、JR札幌駅からすすきの駅にかけて歩車分離信号が密集しているのを見て心を打たれ、多くの方に札幌の歩車分離信号群の素晴らしさを広報し、普及の一助にしたいと考えていたからです。

今回の視察では、北海道警察本部、交通部担当官と面談の機会を得ることが出来ました。大変実りある視察になったと思っております。

北海道の歩車分離信号の普及率は、1.4％で、2023年３月末時点の道内設置数は184基です。これは、全国普及率4.9％に及ばず残念ながら都道府県別では最下位となります。　北海道には、札幌駅前に日本有数の歩車分離信号密集地帯があるのになぜ普及率が低いのだろう。この疑問も、解明したい事の一つでした。

道内の道路環境

この視察では、北海道警との懇談前に札幌以外の道路環境を知るため、自車で他の都市や郊外を走行してみました。

写真①　苫小牧から日高方面へ直線道

フェリーで苫小牧東港に下船し、日高方面へ向かうとすぐに原野の中に直線道路が続き、それだけで道路環境が本土と違うことを実感します。

北海道の都市は、碁盤の目のように道路が直角に交わる交差点が多いことが印象的でした。また、本土に比べ車道は幅員が広く歩道も整備されているように感じました。車のすれ違いもままならず歩道もないような道路で、人と車がごった返している状況を目にすることは、ありませんでした。郊外では、平野や丘陵地帯に直線道が地平線まで続くような場所が多くあります。信号は、札幌や函館、旭川などの、大きな都市では整備されていますが、郊外では極めて少なくなります。道路脇は田や畑、牧草地が大半で横断歩道もあまり見かけなくなります。それもそのはずで、北海道は東京の39倍の土地面積がありますが、信号機の数は東京都の16009基に対し12950基、0.8倍しかありません。特に道北は大都市はなく、周辺は原野や耕作地でおおわれているため信号密度も低くなるからだと思います。そのため、都市を外れると、郊外では車の走行速度が速く制限速度内で走行している車は極めてまれです。60km/h程度で走行しているとまず追い抜かれてしまいます。それらの車を追尾するとほとんどが70km/h前後で走行していました。80km/h走行車もざらにいます。

道北では、シカに注意と書かれた路面表示を見ることも多々ありました。

今回の調査経路は、札幌以外にも歩車分離信号が設置されている旭川や小樽の街中を通ることがなかったため、走行中札幌以外で歩車分離信号を目にすることが出来ませんでした。

都市と都市との間にどこまでも続くまっすぐな道や丘陵地帯を走行していると、北海道の道路環境は、関東や関西等の道路環境とは全く別ものと感じました。

北海道警察との面談

７月18日、北海道警察本部での懇談には、「北海道交通事故被害者の会」代表前田敏章氏と「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」と

して長谷が出席し、交通企画課・課長補佐・係長、交通規制課・調査官と面談しました。

道警本部には、事前に「札幌の歩車分離信号群はとても良いので、全国の人に周知し、普及促進の一助にしたい」旨を書面でお知らせしていたため、担当官からは、大変丁寧な対応を頂くことが出来ました。

懇談の冒頭、前田氏からは、会の活動紹介がなされ、道内の歩車分離信号の普及が進んでいないことを踏まえ、早急な整備拡充の要望が伝えられました。

また、歩車分離信号への指針についてもふれ、警察庁では２件以上の巻き込み事故が発生している交差点をかかげていることを取り上げ、「人が死ななければ改善されないのはおかしいのでは？」との意見を述べられました。私も同感です。

道警の担当官からは、懇談用に作成された札幌市の歩車分離信号一覧表や札幌の密集地帯図を用いて、分かりやすく丁寧な説明がありました。

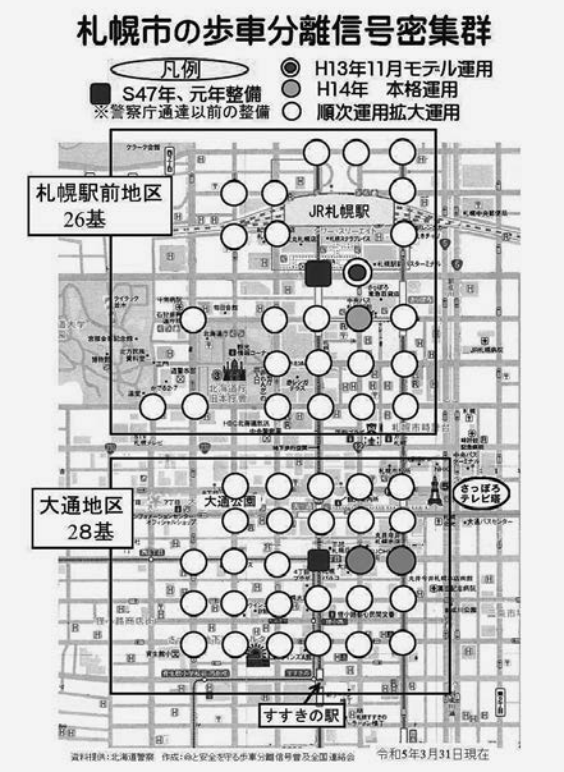
その他の資料では、歩車分離信号を導入した当時の複数の新聞切り抜き記事を頂き、歩車分離信号群を広げていった真摯な姿勢を伺い知ることができました。

歩車分離信号密集群の概要

冒頭で述べたとおり、北海道には184基の歩車分離信号があります。そのうち札幌市には136基が設置され、その40％が札幌の中心部に位置する札幌駅とすすきの駅の間に密集して設置されています。

この密集地帯内には、以前から人通りの多いJR札幌駅前と三越前の２か所に、人と車を分けて流す交差点やスクランブルにして渋滞解消を目的とした「特殊交差点」がありました。その後、2001年11月に、警察庁が全国の警察に歩行者の安全を目的として、人と車を分けて流す信号を「歩車分離式信号」と呼称し、推進の通達を出したことがきっかけとなり、徐々に増加していきました。

歩車分離信号の最初のモデル交差点は、東急前の北５西２交差点です。その翌年には3基増加。2023年３月末現在は、北一条通りを挟んで札幌駅前地区に26基、大通り地区に28基、計54基が整備されています。



図①　札幌の歩車分離信号群

ここは、全国的にみても類を見ない歩車分離信号の密集地帯と言えます。札幌の歩車分離信号群の特徴は、区域内の歩車分離信号が、隣り合わせで連続して設置されていることです。運用方式は、全て横断者に安全性の高いスクランブル式や歩行者専用現示式の完全な歩車分離信号を採用し、それらの交差点信号が連動して制御されていることです。加えて一部には、視覚障害者のためにピヨピヨ、カッコーと音色で横断方向を知らせる、歩行者支援装置も設置されています。

道警の担当官によると、このように密集させた理由は、信号を隣接させた方が各交差点を連動制御しやすく、交通の流れを円滑にできるためとのことでした。

写真②　JR札幌駅前の歩行者支援装置付き歩車分離信号

写真③　密集地帯を走行する市電

この歩車分離信号密集群について市民からの苦情はありますかの問いには、「住民からの苦情はありません」とのことでした。

今後の増設について尋ねたところ、課題は、予算が少ないことを挙げられました。北海道では、多くの旧式信号が更新を迎えますが予算がないので苦慮しているとのことです。それを裏付けるように、「信号機のLED化では、東京都が100％達成しているのに対し、北海道は33％（都道府県別で最下位の整備率）なのです」との説明がありました。また、「耐用年数が近づき更新を迎える旧式信号機では、信号のロジックを変更する部品すら手に入らなくなります」とも述べておりました。このことも、歩車分離信号の改善・普及の遅れにすくなからず影響を及ぼしていると考えられます。

歩車分離信号群を利用して

懇談を終え、実際にJR札幌駅からすすきの駅まで歩行者として歩いて見ました。中には、歩車分離信号にすると信号の待ち時間が長くなる、人も車もフライングする者がでるなど問題視する方もいますが、ここでは、まったくそのような違和感や状況はありませんでした。一般の信号との違いを感じさせるのは、信号柱に取り付けられた歩車分離信号のプレートと、歩行者用信号が青の間は右左折車が来ない安心感です。そのためか横断している人の顔もどこか穏やかに感じられました。

また車両の流れをみても一般的な信号交差点と変わらず、歩車分離信号だから渋滞しているという様子も感じられません。車両はスムーズに流れていました。

この密集区地内には、市電も走っています。もちろん人、車、市電がお互いの青信号で交わることなく上手に制御されていました。

次にこの密集地域を車で走行してみました。たしかに各交差点信号は連携して制御されているため、一つ一つの交差点で止まることもなく、一般交差点と同様、なんの違和感もありません。ドライバーとしては、右折左折時に横断者がいないため、その分他の車両に注意を向けることができ、安心して走行することができました。密集群内は、多少のお金と担当者の知恵で、歩行者の安全と車の円滑の双方が得られていることを実感しました。

視察を終えて

このたびの北海道警察との懇談では、担当官の方々から貴重なお話を受け、札幌の分離信号群が関係者の地道な努力の積み重ねで出来上がったことが理解できました。同時に北海道特有の課題があることも知りました。今後さらに普及させていくためには、それらの課題について考えていかなければと思いました。

1. 整備費用の課題
…安全設備は国庫からの補助を…

旧式の信号機の中には、部品がなく改善が難しいものがあることを知りました。コストパフォーマンスが良いとはいえ歩車分離信号への改善には、たしかにそれなりの予算が必要です。税収の乏しい県では、信号改善すら十分に進めることが出来ず、住民の安全性が担保されないというのは、おかしな話です。交通事故から国民の命を守る施策には、国の補助金を投じてでも

国民の安全に均等なサービスを行っていくべきだと思いました。

2. 道民の心の課題
…交差点事故の積極的な情報開示

今後の普及について、担当官は全体として道民の歩車分離信号に対する意識が低いとのことも述べてくださいました。私も道内を走行して同じようなことを感じ、このことは、歩車分離信号の普及に大変重要な意味をもつ事柄と思いました。

歩車分離信号の普及と人口密度の関係を見ると歩車分離信号の普及率が高いのは、長野県を省くと人口密度の高い大都市圏です。反対に低いのは、人口密度が低い地方都市圏です。

その理由としては、地方都市圏は、大自然に囲まれ事故件数も少なく、信号機も少なめです。危険感覚の薄い人が多いのはそのためかもしれません。しかし実は、それらの地域は、死亡事故の件数こそ少ないものの、人口10万人あたりの事故死者数を見ると大都市圏より高いのです。2022年の交通事故統計10万人比では、東京0.94人に対し、北海道は2.2人です。つまり北海道では、交通事故に遭う確率が東京の２倍以上高いということになります。歩車分離信号の必要性を理解してもらうためには、全国で発生している青信号の巻込み事故の集計や一覧を見える形で公表し、「だから変えていくのです」と姿勢を打ち出していくのも住民意識を変えていく一つの手段ではないでしょうか。

歩車分離式

歩車分離信号普及率ランキング

2022年度　都道府県別普及率　ベスト1は　長野県

全国の信号 20.7067基　歩車分離式10.184基　全国普及率4.9%

1位	**長野県**	**3587**	**479**	**13.5%**
2位	神奈川県	9535	1022	10.5%
3位	東京都	16009	1561	9.8%
4位	大阪府	12320	1010	8.2%
5位	埼玉県	10385	644	6.2%
43位	岩手県	1892	42	2.2%
44位	富山県	2439	45	1.8%
45位	山形県	1819	78	1.7%
46位	新潟県	5160	78	1.5%
47位	**北海道**	**12950**	**184**	**1.4%.**

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会　H-231009

表１　歩車分離信号普及率ランキング

3. 警察の課題
…理不尽な交差点事故から国民の命を守る決意

警察は、車の円滑と歩行者の安全性を求める狭間で信号運用に苦慮しているものと思われます。が、近年は、青信号で横断中の歩行者が右左折車に巻き込まれて死傷する事故が繰り返される現状に対し「日本の信号運用は人の命より車の走行の円滑化を重視している」、という認識を持つ国民が増えつつあるように思います。

これまでの対策は、青信号で横断中の巻き込み事故であっても全ての事故同様に、当事者の注意喚起や交通教育のみを重視してきました。しかし、巻き込み事故が毎年繰り返し発生している現状見るにつけ、その効果は低いと言わざるを得ません。信号交差点で巻き込み事故を防ぐため、最も効果の高い歩車分離信号を一つでも多く設置していくという警察の決意と姿勢が最も重要であると思いました。

2023年9月のたった1カ月　これは報道の一部、年間では？

目を見開いて見てほしい

青信号の横断歩道でくり返される事故の現実

2023.9.6 新潟・長岡市 7:20分頃
信号交差点を横断中の女性が、右折してきた10tダンプに巻き込まれて死亡
2023.9.8 福岡県・福岡市 10:00頃
信号交差点の横断歩道を自転車で渡っていた女性が右折してきたキサー車に巻き込まれて死亡
2023.9.12 北海道・函館市 18:40分頃
信号交差点の横断歩道を渡っていた男性が右折してきた軽自動車に巻き込まれて死亡
2023.9.14 茨城県・土浦市 12:15分頃
信号交差点の横断歩道の女性が、右折してきた軽自動車に巻き込まれて死亡
2023.9.17 大分県・別府市 9:15分頃
信号交差点の横断歩道を渡っていた男性が、右折してきた軽ワゴン車に巻き込まれて死亡
2023.9.18 京都府・八幡市 14:35分頃
信号交差点の横断歩道を自転車で横断中、左折してきた大型トラックに巻き込まれて死亡
2023.9.20 東京都・青梅市 未明
信号交差点の横断歩道を歩いていた男性が、右折してきた大型トラック　にひき逃げされ死亡
2023.9.25 北海道・登別市 15:5分頃
信号交差点で、横断歩道を歩いていた女性が、右折してきたランドクルーザーに巻き込まれて重傷

なぜ？交差点で青信号を渡っても、平和な家庭の家族の命が‥消えていくのか‥‥

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会　H230930

表２　青信号の交差点で繰り返される事故の現実

結び

このように、完全歩車分離信号を隣り合わせに高密度で設置、

信号同士を連携させ運用する札幌の歩車分離信号群は、現在国内唯一のもので、高く評価できるものだと思います。

私もこの歩車分離信号群をより多くの方々に広め、さらなる歩車分離信号の普及促進に努めてまいりたいと思います。

人の命の大切さはいつの時代も変わりませんが、我が国は少子高齢化・人口減少社会の到来にあって、これまで以上に一人一人の命を大切にしていかねばならない時代に突入しました。

全国には、名ばかりで実の伴わない交通安全を宣言する都市を多く見かけます。歩車分離信号は、人の命を守る信号機です。まだ狭い範囲かもしれませんが、洗練された札幌の歩車分離信号群は、歩行者保護対策を真摯に推し進める札幌の顔として、交通安全都市札幌をアピールできる良い例と言えます。

北海道警には、これからも歩車分離信号密集群をさらに拡張し、群外にある危険な大型交差点や子どもたちが通う通学路の交差点等、より多くの場所が安全となるよう期待したいところです。

このたびの北海道警との懇談にあたっては、北海道交通事故被害者の会代表　前田敏章氏に大変ご尽力いただきました。御礼申し上げます。

（東京都八王子市在住）

投稿　でも、クルマは　必要？

木村孝子

クルマを減らそう、クルマに乗らず、足腰を鍛えよう、我が“会”のモットーです。でもそうばかりも言っておかれない報告です。私はおかげ様でまだまだ歩けるのですが、92才の夫はヨタヨタ歩く日々（その報告は会報111号と113号に）。電車で出かける日は、私たち駅までタクシー利用。この“会”の熱心な(?)会員である私ですが、なんと、娘（同居ではない）のクルマに乗せてもらうことになりました。歩くことの不自由な夫は喜んで乗っています。それは私も否定しません。私も心から感謝しています。これってありですよね。

昔、人々は馬車や人力車で移動しており、たいへんでした。でも今は、ありがたくクルマの力にあずかりたいと思う。夫も喜ぶし、娘も、つれ合いも夫の移動に協力している。

以下“会”としてあたり前のことですが、記します。

1 足腰の丈夫な人はできるだけクルマ利用を減らしてほしい。忙しいので乗ってしまう。言いっこなしですよね。“忙しい”という字はご承知のとおり、「心をほろぼすという字」なんですよね。なるべく徒歩or自転車利用で。
2 いくらがんばっても年をとると頭の働きは、にぶります。そうなったら、クルマの運転はやめる。
3 お酒を飲んだら運転をしない！等々。

幸せな移動ができるように、私たちの“会”は、これからも世の中をみつめていきましょう！

（茨城県龍ヶ崎市在住）

投稿

運転手不足の根本原因と対策

小島 啓

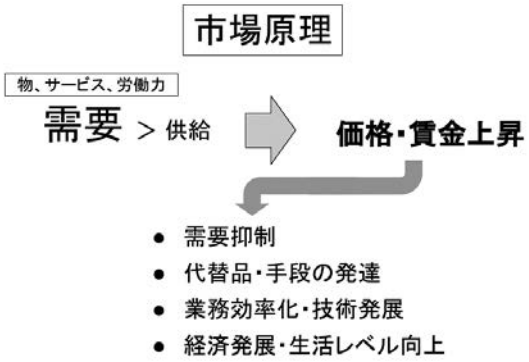
昨今、様々な乗り物の運転手不足が深刻化しており、荷物が輸送できない、バスや鉄道を減便・廃止せざるを得ない、タクシーが来ない等、輸送や公共交通が深刻な事態に陥りつつあります。この対策として、高速道路の大型車最高速度アップや、外国人労働者の受け入れ、個人タクシー運転手の年齢上限緩和、自動運転推進等、様々な施策が検討されていますが、どれも根本的な改善にはならないと思われます。

このような状況に陥ってしまった根本的原因は、主に下記２つだと私は考えます。

①労働者が経営者と対等に交渉ができない
②費用負担が公正な受益者・原因者負担になっていない

①労働者が経営者と対等に交渉ができない

日本や世界の多くの国が採用している資本主義経済では、需要と供給のバランスによって物やサービス、労働力の価格・賃金が自動的に調整される仕組み（市場原理）があります。つまり、需要が増大して供給が不足すれば価格・賃金が上がり、それによって、需要が抑制されると共に、代替手段が発達したり、コストを抑えるための効率化や技術開発が活発化されるという動き（生産要素の最適配分）が生じます。そして、賃金上昇と新技術・新ビジネスの発展が、経済発展や生活レベル向上をもたらすことになるため、この市場原理は資本主義経済の鍵とも言える非常に重要な仕組みだと言えます。



運輸業界の労働力についても、本来は、不足すれば賃金や労働条件が向上し、運賃が上昇することで、運輸業務の効率化や他の輸送手段への転換が進むことが市場原理として正常な動きです。しかし、昨今、運転手不足が深刻になっているにもかかわらず、賃金や労働条件はほとんど改善しておらず、トラックに比べて明らかに効率的な鉄道や船舶輸送への転換もあまり進まず、再配達無料制度等もそのまま維持されています。つまり、市場原理が働いていない、異常な状態であると言えます。

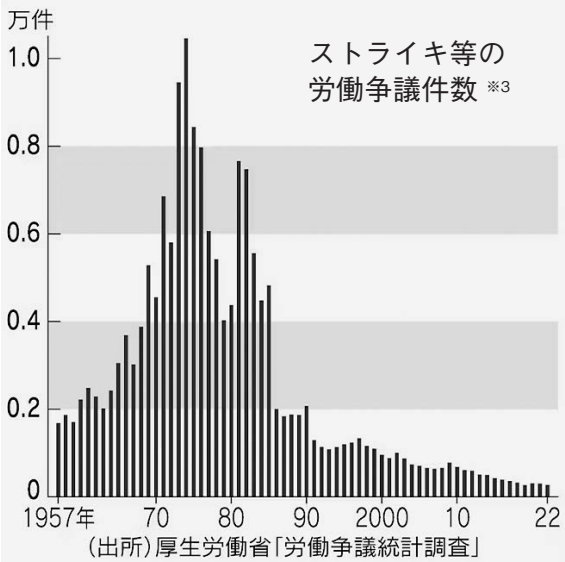
この市場原理が働かない主な理由は、労働者が経営者と対等に交渉をできる環境が無いためと考えられます。現状では、労働組合が無い会社も多く、あってもストライキ等を含む強い交渉はほとんど行われておらず、転職時等も賃金を交渉することがあまり一般的ではありません。また、非正規労働者や個人事業主は労働組合に入れなかったり、組合費が高くて入らない人も多いようです。また、転職をすると退職金総額が減ったり、ストライキ時は収入が無くなる等の問題もあります。

このように、労働者が経営者と対等に団体交渉できない状況におかれていることは、憲法第28条で保障されている労働者の３つの権利（団結権、団体交渉権、団体行動権）が侵害されている状態でもあり、重大な問題だと言えます。

なお、日本におけるストライキ等の労働争議件数はピーク時に比べて数十分の１に激減していますが、アメリカでは近年も大規模なストライキが頻繁に発生しています。また、アメリカ等では中途入社時に賃金交渉をする人の割合が７割に対して日本では３割に留まり※1、入社後も個人的に賃金交渉を行う割合が日本より大幅に高いとの報告があります※1。これらにより、アメリカの大手運送会社UPSのトラック運転手の月給が140万円になったと報道されています※2。

これらの状況により、日本では低賃金で労働環境が悪くてもやむを得ず働き続けるしかない労働者が多いと考えられ、経営者は文句を言わ

ない労働者に依存して低賃金・長時間労働を強い続けてきました。これは、労働の搾取であり、奴隷制度にも近い状態だと言えます。そして、経営者は非効率なままのブラック企業をずるずると存続させ、コストを掛けて効率化を行うホワイト企業の成長を阻害してきたと考えられます。



（出所）厚生労働省「労働争議統計調査」

この対策としては、非正規や個人事業主も含めた全ての労働者が対等に賃金や労働条件の団体交渉ができる公的な組織や、不当な低賃金や転職者に不利な退職金制度等を強制的に是正させられる組織等を作ったり、労働組合活動や労使交渉において必要となる労働者の費用を国が補填する等、憲法に定められた労働者の権利と公平性を確実に守るためのあらゆる手段を講じる必要があると言えます。

これらの対策によって、全ての労働者が経営者と対等に交渉ができるようになれば、運転手の賃金や労働条件が大幅に改善されて就労者が増えます。それと共に輸送運賃も上がるため、それらを下げるための様々な工夫を行う動機が生まれ、コストを掛けて業務効率化を行ったり、輸送日数や再配達有無等のニーズに合わせた多彩なサービスが生まれたり、鉄道や船等への転換等が起こり、必要な労働力が減少することが考えられます。

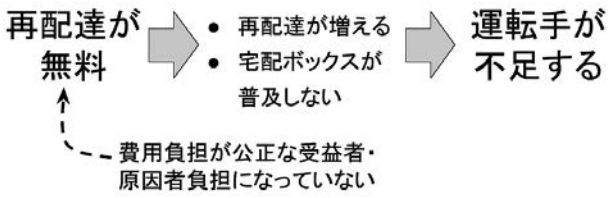
なお、賃金について、職業運転手は業務中の肉体的及び精神的ストレスが大きく、死亡や傷害を負うリスクも高く、事故を起こした場合の責任も重く、時間が不規則で拘束時間も長いこと等から、本来は他のデスクワーク等よりも格段に高いことが妥当だと言えます。また、非正規社員やパートタイム労働者についても、契約期間や労働日時について経営者側に自由度があることや、退職金が不要であること等、経営者にとって利点が多くあることから、同等の仕事であれば正社員よりも賃金（時給）が高いことが妥当だと考えられます。このため、対等な労使交渉ができるようになれば、これら職種や雇用形態の賃金は大幅に上昇すると共に、省人化や正社員化の流れが強まると考えられます。

また、労働者の賃金が上がることで様々な物やサービスの価格が上がり、消費者が困るという懸念を持つ方も多いと思いますが、価格上昇分は主に低所得者の賃金上昇分に還元されることや、様々な業務について効率化が促進されて無駄なコストが削減されることにより、全ての消費者の経済的余裕が改善する方向に向かう（つまり、経済が成長する）と考えられます。なお、年金や生活保護等の社会保障については、物価上昇に合わせて迅速に金額を増加させる必要があることは言うまでもありません。

また、地方のバスや鉄道については、現状では運転手の賃金を上げるために運賃を上げざるを得ない状況で、それにより利用者がさらに減少するので、利益率を向上する対策が必須です。これについては、次項②に述べます。

②費用負担が公正な受益者・原因者負担になっていない

これは、宅配便の再配達が無料であることが例として挙げられます。再配達を利用する人が便益を得るにもかかわらず料金が無料であることが、再配達の利用を増やしていると共に、再配達削減に有効である宅配ボックス等の普及を妨げています。つまり、費用負担が公正な受益者・原因者負担になっておらず、使用時の費用が安すぎることが、前項で述べた賃金が上がらない場合と同様に、労働力需要を増大させると共に、効率化や代替手段の発展・普及を阻害し、運転手不足をもたらしていると言えます。



再配達以外にも、通販サイトの有料会員は送料無料であることや、配送をまとめても別々でも同一送料、配達日が最短しか選べない、配達先が配送拠点から非常に遠くても同一送料等、費用負担が公正な受益者・原因者負担になっていない例が数多くあり、同様の問題の原因となっていると考えられます。

また、公共交通の運転手不足についても、自家用車の費用が公正な受益者・原因者負担になっておらず使用時の費用が安過ぎることが、効率的な代替手段である公共交通の経営を悪化させて運転手の賃金を抑制し、その原因になっていると考えられます。つまり、自家用車の自動車税や重量税、自賠責保険料は定額、任意保険料もほぼ定額に近く、訪問先の駐車場料金も都心部以外は無料、車の燃費は過去30年で３倍以上に向上していることで、車の使用時費用は公共交通運賃の数分の一以下に安くなっているため、当然、公共交通を使う人は少なく、運営は非効率となり、運転手へ支払える賃金は少なくなるということです。なお、これについては、会報113号※4にも詳細を記載しておりますので、ご参照ください。

なお、再配達や自家用車の使用増加は、運転手の不足だけでなく、CO_2排出、渋滞の悪化、道路や車両の損耗による資源の消費、騒音発生、交通事故の増加、公共交通の衰退等、社会に対する様々な悪影響（社会的費用）も発生させていると共に、再配達や自家用車の使用が少ない人に不公平感を生じさせています。

このため、特に社会へ悪影響を与える物やサービスの費用については、可能な限り、社会的費用も含めた公正な受益者・原因者負担にして、悪影響や不公平を抑制すべきだと言えます。それにより、消費者は社会へ悪影響を与える物やサービス（再配達、自家用車等）をなるべく使わないように工夫をしたり（宅配ボックス設置、自転車や公共交通の使用等）、企業は社会への悪影響の少ない様々な物やサービスを提供するようになります（ゆっくり配送、公共交通の新規路線開設等）。そして、これらによりトラックや自家用車の交通量が減って既述の社会への悪影響を減らすことができます。

なお、近年は様々な物やサービスでサブスク（定額使い放題）や一定期間無料等の価格設定が見られ、それらは企業活動の自由として尊重されるべきですが、それが社会的悪影響や不公平感を増大させるものであればコンプライアンスやSDGs的に不適切であり、何らかの形で制限されることが妥当です。

上記二つの問題は、他の分野にも当てはまる

労働者が経営者と対等に交渉ができないことと、費用負担が公正な受益者・原因者負担になっていないために多くの問題が生じていることは、輸送交通分野だけでなく多くの分野に当てはまり、日本が産業競争力等の様々な面で世界から取り残されて停滞している主要因だと考えられます。

例えば、自動車産業についても、車体の大きさやエンジン排気量（エンジン内の寸法）によって定額の自動車税を安くしている軽自動車制度により、企業や消費者、社会の全てに、経済性、安全性、環境性の不利益を与え続けています。具体的には、エンジン排気量の制限により燃費が悪化し、車体の大きさの制限により衝突安全性が低下し、それらの対策や日本専用に開発するための余分なコストと工数が掛かっていることで、企業の国際競争力や従業員の賃金が低下し、消費者は高い商品を買わされています。

このような弊害だらけの軽自動車税制を、例えば、環境性能や道路損傷度合い、交通事故被害可能性、公共交通への影響等を鑑みた車種ごとの税額に、走行距離を掛ける税制にして公正な受益者・原因者負担にすれば、上記の軽自動車の弊害は無くなり、企業や消費者、社会の全てがメリットを得られると考えられます。

また、労働者が経営者と対等に交渉ができな

い奴隷制度的な仕組みについては、賃金交渉だけでなく、様々な団体組織の意思決定制度にも当てはまると考えられます。つまり、一部の偉い人だけに決定権が握られ、その人の保身等の都合に影響されて組織が動くことで、不適切な決定がなされたり、問題が隠蔽されたりすることが多く発生しています。また、歩行者にとって危険な道路を放置する等の理不尽な対応を警察が取るのも、このような仕組みが一因である可能性が考えられます。この対策として、企業や団体の意思決定過程や昇進制度に、議会等と同様の何らかの民主的な仕組みを取り入れる必要があるのではないかと思います。

公正で合理的なルールが、社会の発展に繋がる

以上に述べたことは、関係者全員が対等な立場で話し合って物事を決めることや、多く迷惑を掛けた人は多く払うという、全く当たり前の考え方であり、それを実現できる制度にしていくことで、望ましい社会になっていくのだと思います。なお、制度を変えることは時間がかかりますが、行政や業界団体等に数多くの人の意見を繰り返し伝えていくことが必要だと思いますので、ご賛同いただける方はご協力いただけると幸いです。

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：なぜ海外では７割が賃金交渉をしているのに、日本は３割に留まるのか？（リクルートワークス研究所）
※２：驚きの給与が発覚！米大手運送会社「UPS」ドライバーの週の稼ぎは？（GetNavi web）
※３：ストライキとは 賃上げなど求め就業を拒否（日本経済新聞）
※４：会報『クルマ社会を問い直す』第113号P12（クルマ社会を問い直す会）

（神奈川県横浜市在住）

ハイビスカス
（会員K・Tさんの絵）

投稿

物件（物損）事故のデータは なぜ保存・公開されないのか？

足立礼子

●警察庁は、国全体の物件事故のデータ管理をしていない

交通事故は、近年減り続けていると言われています。警察庁発表の統計では、死傷者数が119万人を超した2004（平成16）年以降、事故件数も死傷者数も急激に減っています。とはいえ、2021年も年間死者数は3,500人近く、負傷者は36万人超（自賠責保険の支払い件数では83万件超）と、依然異常な戦争状態にあることは事実です。人災によってこのように万単位の死傷者が半世紀以上にわたって出続けている現場は、他にありません。

ところで、警察庁では、人身事故のみを交通事故としてデータをとっており、人の死傷被害のないとされる物件事故（物損事故。ただし負傷事故でも物損事故処理にされた場合を含む。この点は後述）のデータは出していません。1965（昭和40）年以前までは物件事故（当時は物損事故と記載）も交通事故数に加えていましたが、それ以降は人身事故のみの数値となり、物件事故については国の統計には記載がありません。

警察庁広報課に問い合わせると、「物件事故は、都道府県の各警察では記録をとっていると思うが、義務ではなく、データの保存も公開も各警察に一任している。警察庁として物件事故について国内全体のデータの収集・管理・公開はしていない」という回答でした。

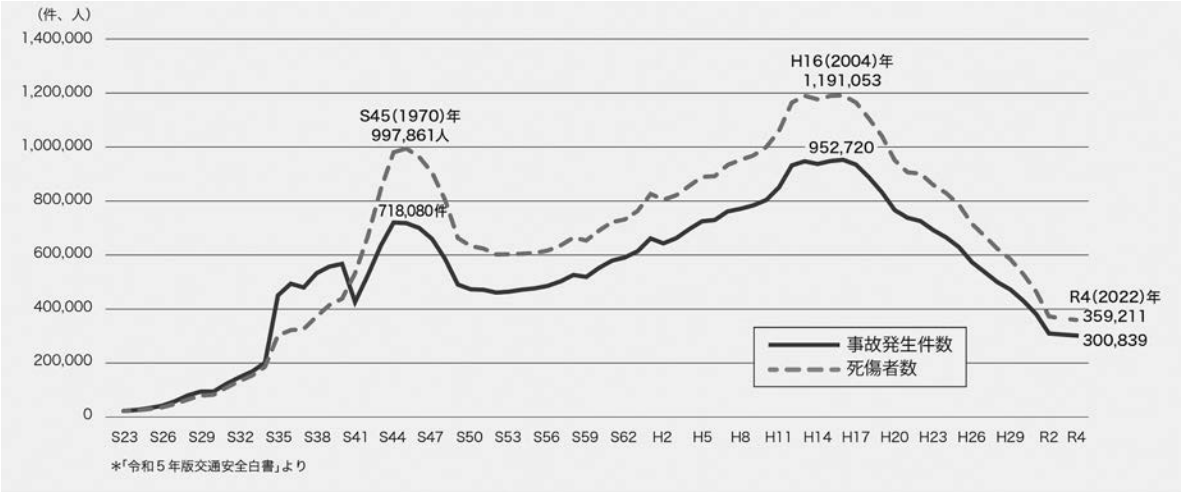
ちなみに警視庁（東京都の警察）は、「都管轄の各地域の警察署で物件事故の記録はとっているだろうが、記録の保存義務期間は３年で、それ以上の保存に関しては不明。警視庁として都全体の記録の収集・管理はしていない」そうです。大阪府警も府全体の記録の収集・管理はしておらず、「物件事故は記録の取り方などが統一されていないので数値の確実性も少し問題があり…、それもデータを公開しない一因」とのことでした。

しかし、自動車事故の現場に立ち会い、人身事故か物件事故かを判断し、処理にあたるのは警察官だけです。その責任を担う組織が記録をとって管理しなければ、その実態はうやむやになってしまい、あとからの検証も考察もできなくなります。現場の唯一の処理・判断責任者である警察には、現場の詳細な記録をとり、整理し保管する責任は一切ないのでしょうか。それが長年容認されてきていることが、どうも腑に落ちません。

●人身損失額より多い物的損失額

その理由を推察するに、人身事故の対応だけ

図１　交通事故発生件数と死傷者数の推移



で手一杯で、物件事故の記録管理にまで対応するキャパシティが警察にはない、ということかもしれません。あるいは、死傷被害がなければ詳細な記録もその保存も公開も必要ない(物件事故はどうでもよい)、という判断なのでしょうか。

しかし、物件事故は人身事故よりはるかに多く起きており、社会への影響は無視できないものです。日本損害保険協会発行の「自動車保険データに見る交通事故の経済的損失の状況」2014年度版(*1)によれば、2012年度の交通事故による人身損失額は1兆4448億円、物的損失額(人身事故による物的損失も含む)は1兆7958億円と、人身損失を上回っています。そこには次のように記されています。

「警察統計によれば、2008年以降の5年間における人身事故件数は約76.6万件から約66.5万件となり、死傷者数も約95.1万人から約82.5万人へと大幅に減少している。しかし、人身事故と物損事故の双方を含む「交通事故による経済的損失額」はこうした改善状況に比例していないことがわかる。また、直近5年度で比較しても3.2兆円台の水準で高止まりしている。」

また、内閣府の調査(*2)によれば、2014年の人的損失額は1兆2737億円、物的損失額は1兆7960億円で、やはり物的損失額が人身損失を上回っています。

人命はもちろん金額で換算できるようなものではなく、このような比較自体に疑問を抱く方もいると思いますが(私も納得しているわけではありませんが)、あくまでも現実に行なわれている経済的試算ということで、参考として記しました。

(*1) 日本損害保険協会発行「自動車保険データに見る交通事故の経済的損失の状況」2014年度版
https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/ctuevu000000545f-att/leaf_jikojyokyo.pdf
(人身損失額とは「自賠責保険および対人賠償保険に係るデータによる被害者の治療関係費、慰謝料、休業損害、逸失利益等の合計」。物的損失額とは「車両保険および対物賠償保険に係るデータによる車両(自車両、相手車両)、家屋、ガードレール等の損傷復旧費用等の合計」。

(*2) 内閣府「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査(平成29年3月)」
https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h28/index.html

●物件事故は重大事故につながるヒヤリハット

経済的損失以上に無視できないのは、安全面のリスクです。物件事故はたまたま人的被害がなかったというだけで、一歩間違えれば人を死傷させる危険をはらんでいるからです。自動車が運転操作ミスで店舗などに突っ込む事件が毎日のように起きており、「けが人はいなかった」と報じられるケースも多いですが、もしその場に人がいたらと考えるとゾッとします。

医療・介護、工事現場、保育等々、そして交通の分野でも、危機管理対策として「ハインリッヒの法則」が浸透しています。「1つの重大事故の背後には29の軽微な事故があり、その背後には300の異常(ヒヤリハット)が起きている」として、「重大事故を防ぐには、軽微な事故やヒヤリハット事例を重視して対策を講じることが重要」という考え方です。物件事故はまさに軽微な事故やヒヤリハットに相当するものであり、それを軽視していては、重大事故は減らせません。

現に、(公財)交通事故総合分析センターによる第26回交通事故・調査分析研究発表会(2023年10月19日開催)では、「物損事故データを活用した多発箇所の抽出および事故パターン分析」の研究発表があり、研究発表者の山本俊雄氏は、「持続可能な事故防止を目指すには、人身事故にいたらない物損事故を活用した事故多発箇所抽出や分析は極めて重要」と述べています。この研究は茨城県の事故データを用いた県警との共同研究で、物損事故と人身事故には道路上での発生場所や時間の傾向に類似性があることや、物損事故は生活道路などの信号無し交差点で起きやすいこと、物損事故が多い生活道路の交差点は潜在的人身事故危険箇所であることなど、多くの重要な点を指摘しています。

ほかにも、各地警察のホームページを見ると、物件事故多発場所と死亡事故多発場所を地図に記載(青森県警)、「物件事故ワースト10」の場所を掲示(岐阜県警)など、物件事故の発生箇所に警告を発している警察もあります。あとで記すように、物件事故数を記録し公開している県警が少なからずあること自体、その重要性を認識している証しでしょう。

にもかかわらず、大元の警察庁は、全国の警

察に物件事故の記録・保管を義務づけることも、国全体のデータを整理分析し、公開することも放棄しています。

●物件事故は事故全体の85～90％か

その物件事故はいったいどれくらい起きているのでしょう。警察庁ではデータ管理はしていないというので、都道府県警察のホームページを調べてみると、平成年代半ば頃からの数値を統計に記している県が９つあり、うち５つの県では昭和年代からの数値を記していました。ほかにも短期的な数値を記している県が10以上ありました。

そのデータから、2007（平成19）～2021（令和３）年の９県分の物件事故と人身事故およびその総数をグラフにしてみました（**図２**）。また、うち５県分の1992（平成４）年からの推移も**図３**に示しました。これらを見ると、物件事故は人身事故よりはるかに多いことに驚かされます。９県全体の16年間の総計では物件事故は事故総数の85％を占めており、近年５年間（2017～2021年）に限って見ると事故総数の90％を占め、総数も高止まりです。

2021年の９県分の人身事故数が警察庁発表の全国の総事故数に占める割合（約18％）を元に、物件事故が全国でどれくらい起きているかを推計

図２　９県分の物件事故数・人身事故数の推移（平成19～令和３年）

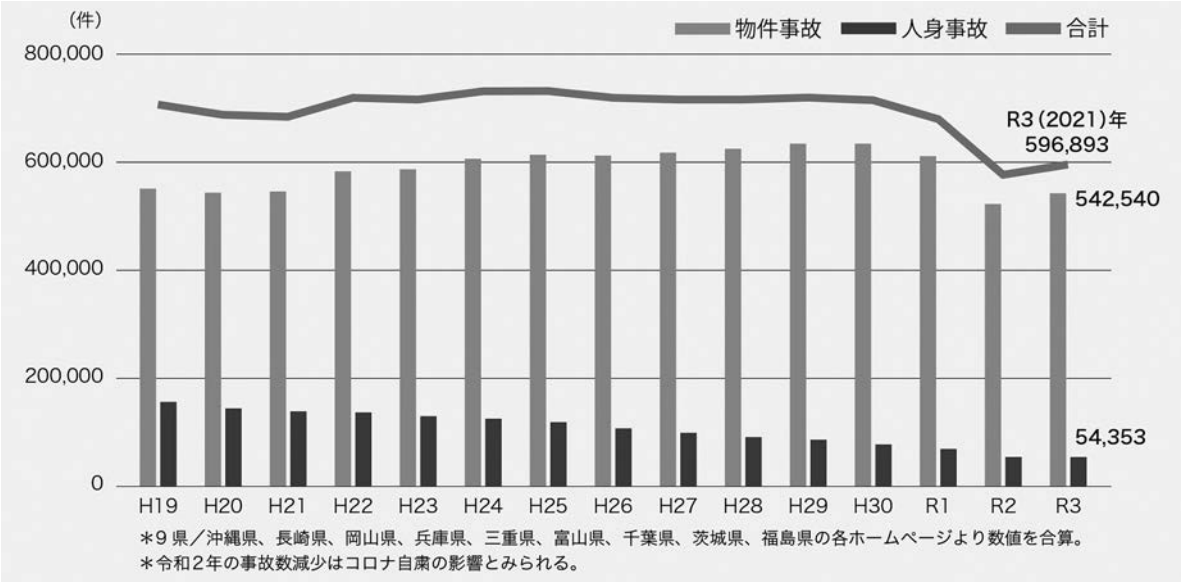
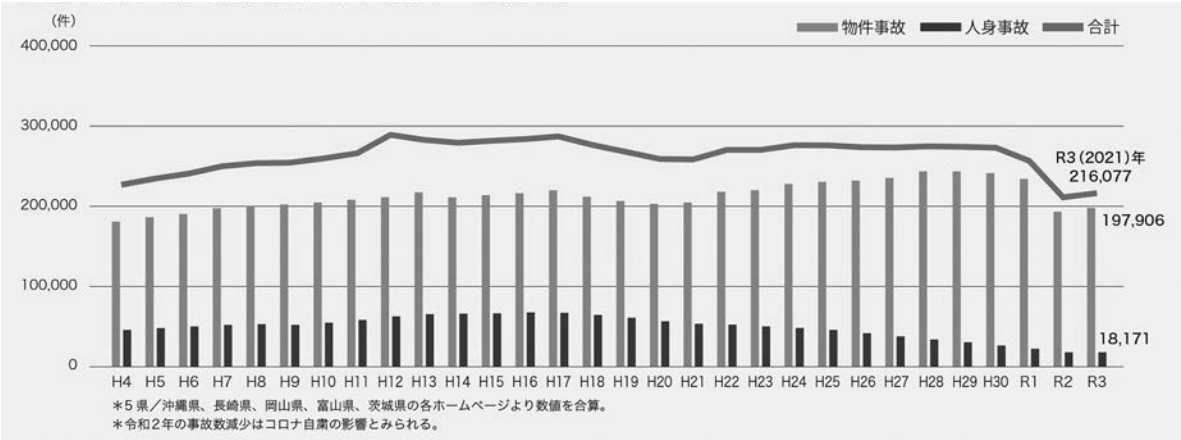


図３　５県分の物件事故数・人身事故数の推移（平成４～令和３年）



すると、１年間で300万件以上、１日に8000件以上にもなります。人身事故件数の10倍という多さです。警察官は人身事故の対応だけでも大変なのに、その10倍もの物件事故の処理に日々追われているわけです。人身事故の記録・管理のほかに物件事故の記録・管理までもきちんとしなくてはならないとしたら、大変な作業負担になることは確かです。

また、記録の有無はさておき、これほど膨大な数の事故処理に警察官（公務員）が対応している現実を考えると、自動車事故が(それを引きおこすクルマ社会が)、いかに膨大な税金と公務時間を消費、消耗しているかがわかります。

●負傷事故を物件事故扱いにする事例が増加

加えて気になるのは、警察庁の統計では**図１**に見るように、2004（平成16）年以降人身事故件数も死傷者数も急激に減少していますが、**図２、３**を見ると人身事故数の減少と対照的に物件事故数が増え、事故総数は減っていないことです。

この実態は、会報104号に掲載した、北海道で交通事故問題に取り組む青野渉弁護士による2021年の講演報告(＊3)でもお伝えした、警察庁統計の負傷者数と自賠責保険の支払いの傷害件数との乖離とも符合しています。保険評論家の加藤久道氏は著書『交通事故は本当に減っているのか？』（2020年12月刊、花伝社）でこの問題を「隠れ人身事故」（負傷事故の一部が意図的に物件事故扱いにされていること）と指摘し、金融庁の自賠責保険に係る審議会でも議論されたことを明らかにしています。

警察庁発表の人身事故数は、2017～2021年の平均で年間約38万件ですが、自賠責保険の支払い件数では約80万件と２倍も差があります。損害保険料率算出機構発行の「自動車保険の概況2022年度版」では、この数値の乖離について、「交通事故に遭われた方の手続き的な負担に配慮し、物件事故扱いのまま保険金請求が行われるケースが増加してきている」と記しています(＊4)。確かに、物件事故にすると人身事故の場合より被害者の手続きが簡単にすむため、警察官がそれをメリットとして伝えて物件事故扱いに誘導する例がよく見られるようです。

しかし、それは理由の一部にすぎず、主たる理由は、物件事故にすれば人身事故の場合に必要な実況見分調書や供述調書作成等が不要となり、警察官も検察官も手間が大きく省けるためだと見られています。交通事故対応に関する事故当事者への弁護士による助言では、「負傷したのに警察が物件事故にせよと言うことがよくあるが、人身事故にしてもらうように」といった注意がよく書かれています。現に、負傷して２週間入院をしたのに警察が物件扱いにしろと迫った、という話をホームページで紹介しているジャーナリストもいます。また、信濃毎日新聞がネットニュースで「８歳の男児が車に轢かれて眼底骨折の大けがをしたにもかかわらず警察に物件扱いにせよと迫られた」という事例を報じると（2023年８月17日配信）、「自分も負傷したのに一方的に物件扱いにされた」という主旨のコメントが大量に寄せられていました。

こうした強引な誘導をするもう１つの理由として、交通安全基本計画に記した事故削減数値目標を何とか達成したい、という警察庁の威信をかけた悲願？による工作も否定できません。加藤久道氏も上記の著書の中で、数値目標を掲げた警察の交通安全対策における成果主義の弊害を指摘しています。

（＊３）https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2021/08/kt104.pdf

（＊4）「自動車保険の概況2022年度版」
https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/j_2022.pdf#view=fitV

●議員もマスメディアも権力には沈黙？

どんな理由にせよ、負傷事故を物件事故扱いにすれば、交通事故として記録は残らず、事実確認はできなくなります。被害者の正当な権利（不服申し立て、事件記録閲覧など）を奪い、刑事訴訟法に抵触する可能性もあり、加害者の罪・違法行為を見逃すことにもなります。事故被害に遭った大半の人は気が動転し、物件扱いにせよと突然言われても、その意味も良し悪しもよく理解できない場合が多いと思いますが、そのような状況で早急に判断を迫るのは、詐欺まがいの行為ともいえます。しかも、交通事故の現

状の正確な情報＝公的データを偽る行為でもあります。警察は法のもとで「国民の安全・安心を守る」「公共の安全と秩序を守る」という使命があるはずですが、それを自ら破り、国民を欺いていることにならないでしょうか。

この問題について、当会は2021年6月、警察庁をはじめ関係省庁に問題の原因究明と是正を求める要望書を送りましたが(＊5)、警察庁は「個別の内容について回答は控える」という回答でした。マスメディアにも伝えましたが、反応はありませんでした。

国政に携わる人、議員、マスメディアも、この問題を知りつつ、もし「警察には楯突くと面倒だし…」等の理由で黙認しているとしたら、ジャニーズ性加害隠蔽問題となんら変わらない構図のように感じます。

（＊５）「クルマ社会を問い直す会報105号に掲載。会ホームページにも掲載。
https://kuruma-toinaosu.org/ziko-atsukai-zesei/

●警察の限界？　安全管理不能状態のクルマ社会

物件事故を含めたクルマ社会の現状を国民がよく知らされずにきたことで、社会への影響はなんらなかったでしょうか。2021年でも物件事故が300万件以上起きているとすると、死傷者が100万人前後になった1970年頃や2000年前後には、もっと多くの物件事故が起きていたと推察されます。もし当時、物件事故の実態も人身事故の実態とともに公開されていたら、安全面だけでなく経済損失や前述の税金大量浪費の点でも問題視されていたかもしれません。そして、対策として自動車の利用規制や走行規制、車体の安全機能強化（価格上昇）、運転教育強化、公共交通への利用転換促進などが否応なく検討され、マイカー所有に慎重な国民が増えていた可能性も考えられます（年間100万人を超す死傷者が出ても何の対策もとられなかった現実を考えれば、むなしい想像かもしれませんが）。少なくとも、物件事故の記録・管理・公開が義務づけられていれば、負傷事故を物件事故扱いにするような不透明な処理には歯止めがかけられていたと思います。

＊　　＊　　＊

物件事故の数値が統計から消えた1966年は、自動車の急増とともに交通事故も急増する真最中のことです。「平成５年版犯罪白書」(＊6)には、60年に道路交通法が施行されてから同法違反取締件数が激増し、書類手続きの簡素化が進められても処理に苦慮し、67年には同法違反件数は「約427万件に達し……激増した道路交通法違反事件の処理にはかなりの時間と労力を要するなど、国民と国家の双方に不利益な結果となってきた」と記されています。それだけでなく、75年以降は、「国民皆免許」「くるま社会」の現実に合わせるべく交通関係業務上過失事件（交通事故加害者）の起訴率を大幅に減らしていることも記されています。物件事故の記録も管理も義務でなくなったのは、やはり警察が「人身事故の処理、記録管理だけでも手一杯」であったことが大きな要因と推察されます。

このような現状は、当時からクルマ社会が「安全管理不能」な状況に陥っていたことを露呈しています。その上に、人身事故でさえも「書類上から減らしてしまいたい」と物件事故に強引に誘導したくなるようでは、まさに症状は末期的です。

そうした事態に至ったのは、60年以上前から急増し続ける自動車に対して、国が自動車自体を抑制する対策は一切とることなく、事故被害者を減らすことよりも事故処理の手間を減らす対策に注力してきた、という残念な現実をなにより示しています。また、交通事故処理・交通行政を警察庁だけが担ってきたことの限界と弊害をも示していると思います。

交通事故を国が本気でなくそうと思うなら、安全管理や交通行政を担う組織体制の見直しがまず必要だと思います。さらに、すべての交通事故の正確な記録・管理・分析をし、その現状を国民に問いかけ、安全最優先の交通社会のあり方を根本から検討してほしいと思います。

（＊６）「平成５年版犯罪白書」 https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/34/nfm/mokuji.html#152

（東京都三鷹市在住）

書籍の紹介

『チャイルド・デス・レビュー』

フロントラインプレス
取材班（編著）
旬報社
2022年11月刊
四六判・304ページ
1,870円（税込）
ISBN 9784845117918

チャイルドデスレビューとは、和名を「予防のための子どもの死亡検証」というと、「はじめに」に記されています。略称はCDRです。

交通事故（交通事件）を含むさまざまな事故や虐待、暴力などによる、いわゆる子どもの不慮の死、不審な死の原因を詳細に調査･検証し、再発防止に役立てるというものです。

第４章では、交通事故から子どもを守るには、加害者の処罰や子どもへの安全教育・注意喚起だけではだめで、子どもが死に至った真相・原因を突き止め、再発防止を図るべきであるということを、息子さんの交通死を契機に長年歩車分離信号普及に取り組まれている長谷智喜さんらへの丁寧な取材を通して、伝えています。

本書によると、CDRはアメリカ・カリフォルニア州の団体が40年以上前に、多発する虐待死を契機に取り組みを始めたもので、今では欧米各国で行政主導で実施されているそうです。子どもは大人の責任で第一に守らなくてはならない存在である、という認識に基づくものだと思います。

日本では2010年度から認識されて取り組みがぼちぼちとはじまり、2020年度に厚生労働省がモデル事業を７府県で実施しています。まだ始まったばかり、という感がありますが、23年４月に「子ども家庭庁」が発足したので、今後の推進が期待されます。

しかし……、本書を読むと、日本でCDRを推進していくには相当な障壁があることを痛感させられます。

子どもの不慮の事故防止に長年取り組まれている小児科医の山中龍宏さんをはじめCDRの充実を望む多くの専門医が、課題の多さを指摘しています。警察が捜査情報を事件捜査の為だけにしか提供しないという閉鎖性、明らかな事件性がないと遺体の解剖をせず、早く結論づけて幕引きをしようとする姿勢、など。

解剖は、欧米では原因究明のために重要視され実施率も高いそうですが、日本は実施率が低く、また、法医学の予算も設備も乏しいため、解剖しても検査レベルが低い（検査レベルの高い医療施設は経費も上がるため敬遠される）という問題もあるようです。

米英では死因の究明責任を警察ではなく、「コロナー」という一種の裁判官やメディカルエグザミナーという法医学専門職種の人が担うそうで、そのような役割体制自体からして違いがあるようです。

さらに、日本は死因究明制度がない、解剖率が低い、地域間格差がある、死因究明関連法はできたが予算も人員も制度的手当てもない、等の指摘も。また、省庁の姿勢自体にさまざまな障壁がある（意図的に作られている？）ことも記されています。「警察には捜査情報は共有を求めない」という項目もあるそうです。

頻発する交通事故を減らすうえでもCDRは重要で、それを契機にすべての交通死傷事件の徹底した原因究明と対策を進めてほしいものです。それにはなにを変えていく必要があるかを問いかけている本です。

（世話人Ａ）

出版物情報

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。

二冊目以降は新刊ではないけれどお勧めの本（推薦高木久志）です。

『次世代へつなぐ地域の鉄道 —国交省検討会 提言を批判する—』

¥2,500（税別）
安藤陽・桜井徹・宮田和保［編著］
A5判上製／192頁
ISBN 978-4-8461-2310-9
C0065

鉄道開業から150年目を迎えた2022年に、国土交通省の有識者検討会が『地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～』という提言を公表しました。

この提言は、第三セクター鉄道や地方私鉄だけではなく、JRローカル線を含む地方の中核的な都市の周辺、それらの都市を連絡する路線も含めた在来線の見直しを提起するものです。

ローカル鉄道の見直しを提起する提言の理由は是認できるものなのでしょうか。私たちは提言の内容について批判的な視点からまとめました。（2023.10）　（出版社の紹介文より）

【目次より】

まえがき
第１部　ローカル鉄道問題はローカルだけの問題ではない13
第２部　提言に対するＱ＆Ａ
第３部　地域のための鉄道を求めて

『うちの父が運転をやめません』

著　者：垣谷美雨
出版社：KADOKAWA
発売日：2020/2/21
言　語：日本語
単行本：312ページ
価　格：文庫792円
ISBN-10：4041079705
ISBN-13：978-4041079706
寸　法：13×2×18.9cm

「また高齢ドライバーの事故かよ」。猪狩雅志はテレビニュースに目を向けた。そして気づく。「78歳っていえば…」。雅志の父親も同じ歳になるのだ。「うちの親父に限って」とは思うものの、妻の歩美と話しているうちに不安になってきた。それもあって夏に息子の息吹と帰省したとき、父親に運転をやめるよう説得を試みるが、あえなく不首尾に。通販の利用や都会暮らしのトライアル、様々な提案をするがいずれも失敗。そのうち、雅志自身も自分の将来が気になり出して…。果たして父は運転をやめるのか、雅志の出した答えとは？ 心温まる家族小説！

（出版社の紹介文より）

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。

『クルマを捨てて歩く！』

著　者：杉田 聡
発売日：2001年８月20日
価　格：858円（本体780円）
ISBN：978-4-06-272085-4
判　型：新書
ページ数：224ページ
シリーズ：講談社＋α新書

歩くと人間が変わる!!　クルマのない生活は可能、人間らしい生き方が始まる。

クルマを捨てると、時間がふえる！お金がふえる！体力がついて健康になる！歩く楽しさと、心身ともにリラックスする快適さを味わえるシンプルライフの提案。

「クルマを捨てる」とは、本当に気持ちのよいことです。私がクルマに乗らないのは、やせがまんからではありません。なによりそうすることが楽しいから、クルマなしの生活がとても快適だから、そうしているのです。

クルマを捨てる気持ちよさは山ほどあって、一言でいうのは難しいですが、あえて一番は何かと聞かれたら、「精神的にリラックスすること」かもしれません。クルマに乗らなければ、渋滞でイライライすることもなく、駐車場探しの心配もなし。もちろん、交通事故の加害者になる恐れもなく、神経をする減らす運転のストレスなどとも無縁です。

「クルマに乗らないと、毎日がなんと気持ちよく過ぎていくことか！」（出版社の紹介文より）

【目次より】

序　章　クルマを捨てると気持ちがよくなる理由
第１章　クルマを捨てると時間が増える
第２章　クルマを捨てるとお金が増える
第３章　クルマを捨てて歩くと体力がつく
第４章　クルマを捨てると人間関係がよくなる
第５章　歩く楽しさを実感する方法
第６章　子どもはクルマなしで育てたい
第７章　クルマを捨てると環境がよくなる
第８章　今すぐできるクルマ追放作戦
第９章　クルマを捨てる決心の固め方

『クルマを捨ててこそ地方は甦る』

著　者：藤井 聡
出版社：PHP研究所
発売日：2017/10/13
言　語：日本語
新　書：216ページ
価　格：新書946円
ISBN-10：456983695X
ISBN-13：978-4569836959
寸　法：10.6×1.2×17.2cm

「私の町ではクルマが必需品」は勘違い！

気がついた都市は、もう変わり始めている。

日本人のほとんどが、田舎ではクルマなしには生きていけないと考えている。ゆえに、日本の地方都市は「クルマ」が前提になってできあがっている。しかし、今、地方が「疲弊」している最大の原因は、まさにこの、地方社会が「クルマに依存しきっている」という点にある、という「真実」は、ほとんど知られていない。

本書では、そうした「クルマ依存」がもたらす弊害を理論的に明らかにした上で、富山市のLRT（ライト・レイル・トランジット）導入を中心とした「交通まちづくり」の例や、川越の歩行者天国、京都市の「歩くまち京都」の取り組み事例など多数の事例を参考に、「脱クルマ」を通して地方を活性化していく驚くべき手法を紹介する。　（出版社の紹介文より）

【目次より】

第１章　道からクルマを追い出せば、人が溢れる
第２章　クルマが地方を衰退させた
第３章　クルマを締め出しても、混乱しない
第４章　「道」にLRTをつくって、地方を活性化する
第５章　「クルマ利用は、ほどほどに。」――マーケティングの巨大な力
終　章　クルマと「賢く」つきあうために

共同代表より

青木 勝

私が住んでいる大阪市は、2019年３月に「車中心」から「人中心」のみちへと空間再編をめざす「御堂筋将来ビジョン」を策定し、道を歩行者や自転車の空間に転換することを進めています。

具体的には御堂筋の自動車専用の計６車線のうち側道２車線を全て歩道として開放し、淀屋橋からなんばまでの３kmについて、本線を車道のまま残したうえで、側道幅約15mを広い緑地帯・歩道に変えようと工事を進めています。大阪のメインストリートを人でにぎわう空間として生かし、地域経済の活性化につなげる計画です。

今年の11月には南海なんば駅前も歩行者広場になり、車は進入できなくなります。

私たちは、クルマ社会の弊害について、発信することは多いですが、このような人優先社会への取り組みを紹介することも大切だと思います。

このような事例が紹介されれば、各地で取り組みが進んで行くからです。

会報はもちろん、SNSなどを使い発信力をどう高めていくか、当会の課題だと考えています。

足立礼子

アクセルとブレーキのペダル踏み間違いによる暴走事件（事故）を毎日のように耳にします。あまりの多さに駐車場の付近などを歩くときは警戒して運転者をにらむ習慣がついてしまい、人相が悪くなるばかりです。

ペダル踏み間違い事件は、2022年には3070件おきていますが、これは人身事故だけの数値で、死傷者のない物件事故を含めたら２万件を優に超しているかもしれません（物件事故のデータがないことへの疑問や推測数については、20ページの拙文もご覧いただければと思います）。

ペダル踏み間違いは高齢者に特有の誤操作のように報じられることが多いですが、若年層も多くいます。各年代あたりの免許保有者数に対する発生率を調べると、10代と80代以上がほぼ同じでダントツで多く、次いで多いのは70代と20代です。運転経験が浅い世代と心身機能の低下が進んだ世代に多いといえます。

ブレーキとアクセルの操作は、運転に必須の最も基本的な、そして危険を伴う操作ですから、老若を問わずだれでも確実にミスなくできることが求められます。それなのにこれほど誤操作が多いという現実は、単に運転者のミスとして片づけてよいことではなく、車体の構造にも問題があると考えて当然です。現に、オートマチック車の構造に問題があると指摘する識者は複数います。国は踏み間違い防止装置の装着を推奨していますが、そのこと自体も、今走っている自動車の多くに誤操作のリスクがあることを示しています。製造物責任法に問われてもおかしくない問題のように思います。

また、踏み間違いをはじめ操作ミスをする運転者が多い現実を見れば、運転免許認可制度が甘いままなのも、ある意味で“製造物”責任問題だと思います。車検と同様に、運転者も定期的なチェック・試験が必要だと思うのですが。原因も責任の所在も曖昧にされたまま、同じような事件が繰り返されています。

交通事件の司法判断でも責任の所在が曖昧にされています。危険運転罪の適用範囲の狭さにご遺族らが疑問の声を挙げ、その声に応えて自民党が10月末に検討チームを立ち上げました。当会としても要望意見をチーム座長である平沢勝栄衆議院議員に送りました（２ページ）。

事務局より

小島 啓

当会では、毎月の世話人会やメールでの議論等、精力的にクルマ社会を問い直す活動を行っておりますが、会が抱えるいくつかの課題についても、随時検討を行っています。それら課題の主な内容と、個人的な意見を記載したいと思います。

1.会員が少ない

会員数が減少することにより、会費収入の不足や、活動の停滞、ひいては、行政等へ要望する際等の影響力の低下に繋がると考えられます。この原因として考えられることは、情報発信の不足、活動が少ない、会費が必要であること等が考えられますが、情報発信の不足、活動が少ないことについては、後述いたします。

入会や会員の継続に会費が必要であることは、会員を増やすための大きな障害になっていると個人的に思います。会費が無料の市民団体も多くあると共に、会費が無料であれば会員数が大幅に増え、会の活動が活発になり、クルマ社会変革の可能性が確実に近づくと考えており、活動費の最適な調達方法について、ゼロから検討する必要があると思われます。

2.支出の抑制

支出を抑制するため、会報の冊子が不要な会員には郵送しない対応を始めています。PDFファイルの会報はホームページ上で公開しており、過去の号を含めいつでも閲覧できますので、今後、会報の冊子が不要である会員の方はご連絡ください。

なお、現状では冊子を辞退している会員は少なく、支出抑制効果は限定的となっています。また、会費の使途の公平性や、前項で述べた会費無料化案を考慮すると、冊子の希望者のみ実費を徴収することや、その他活動費については寄付で集めることについて検討すべきではないかと個人的に思います。

3.情報発信方法の最適化

現在、会員向けの情報発信方法として、会報（冊子）や会員向けメーリングリストがあり、非会員向けの情報発信の方法としては、ホームページ（会報PDF版を含む）、ブログ、X（旧Twitter）、Facebook、Instagram、YouTube、メーリングリストがあります。会報のあり方や、フォロワーや会員を増やす発信方法、発信内容に対していただいた意見等について、世話人会で検討中であり、また、項目1. 2.も含めた会の運営方法について、外部の専門家ボランティア団体（サービスグラント※1）に、専門家の立場からのアドバイスを依頼することを検討しており、来年１月中に申請を行う予定となっています。

また、ホームページ内のレイアウトのリニューアルを検討しておりますが、工数不足により着手できていない状況です。会員の皆様で作業にご協力いただける方がいらっしゃいましたら、ぜひご連絡ください（ホームページ作成の専門知識が無くても問題ありません）。

また、ホームページ内に掲載しているPDFの会報について、スマートフォン等でも見やすいように、個別の記事として掲載することも検討しております。

なお、ブログについては、ホームページの記事と内容が類似していることから、今後はホームページに一本化する方針としています。

4.具体的活動テーマについて、活動が少ない

会の活動計画には、会員の有志によって、クルマ社会の問題に関する具体的改善策等を検討するテーマが12項目登録されており、７月に全体のキックオフミーティングが開催されましたが、具体的な活動は一部の項目に留まっています。

この対策として、いくつかのテーマをまとめて話し合いの場を持つことを検討しています。ま

（次ページに続く）

た、私が担当のテーマについては今後の活動を検討すると共に、各担当者にも活動実施の働きかけを行っていきたいと思います。

5.会議時間が不足している

世話人会では、上記の課題以外にも毎回多くの議題が予定されますが、毎月２時間半の会議時間では全て議論することは困難であり、先延ばしになっている議題が多くあります。

この対策として、会議の頻度や時間を増やすことも案として検討されましたが、各世話人の時間を合わせることが難しく、困難な状況です。

その他の解決策としては、会議の前までに、議題の詳細と各世話人の意見をファイルに記載して共有し、会議の迅速化を図ることが考えられるため、今後検討したいと思います。

以上、主な課題と状況を述べましたが、会員の皆様におかれましても、ご意見やご要望等がございましたら、積極的にご提案をお願いいたします（group@kuruma-toinaosu.org）。会の発展とクルマ社会を変革するために、役立てていきたいと思います。

※1：サービスグラント
https://www.servicegrant.or.jp/

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10月31日現在で参加者は89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。

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

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」などで、フォローしてください。ご不明の点は group@kuruma-toinaosu.org へお問い合わせください。

1　Facebookページ　@toinaosu
2　Twitter　@kuruma66311273
3　Instagram　kuruma.toinaosu
4　ブログ　https://kuruma-toinaosu.org/blog/
5　YouTubeチャンネル「人にやさしい道＆交通」

▶▶ 当会ホームページのおもな新規記事（2023.8月～2023.11月）

①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」（2023.8.17）
②2023年７月31日　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国交省に送付しました（2023.9.19）
③2023年11月11日クルマ社会を考えるミーティング「地方における公共交通の問題を考える」を開催しました（2023.10.21）
④危険運転致死傷罪見直しについての要望書を提出しました（2023.11.11）

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。

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。**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。

会への写真提供のお願い

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

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

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

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

【送付方法】

該当する写真をメールに添付して下記にお送りください。

photo@kuruma-toinaosu.org

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

・撮影者の氏名、居住地(市区名まで)　・撮影場所　・撮影日　・状況

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

（表示する場合の例　「撮影／山田太郎さん」）

（記入例）
撮影者：山田〇〇（〇〇県〇〇市在住）
撮影場所：（例１）〇〇県〇〇市、県道交差点
　　（例２）〇〇県〇〇市、廃線直前の〇〇線〇〇駅付近
撮影日：〇〇年頃
状況：　（例１）通学路で右折車が多くて危険
　　（例２）高校生の通学に利用されていたが廃線となった
撮影者名表示：必要（または不要）

※ご送付いただいた場合、数日中に受理の返信があります。もしない場合は世話人上田晋一（会報112号に同封の名簿参照）へお問い合わせください。

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

▪ 2024年度クルマ社会を問い直す会　総会と講演会のお知らせ
《2024年４月20日（土）》

2024年度クルマ社会を問い直す会の総会と講演会を以下のように開催いたします。
ご予定下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。

開催日　2024年 **4月20日（土）**（午後の予定ですが、時間の詳細は次号にてお知らせします）
会　場　きゅりあん（東京都品川区立総合区民会館）
東京都品川区東大井5-18-1
※オンライン（Zoom）でもご参加いただけます。

▪「クルマ社会を問い直す」115号原稿募集のご案内 ▪

●次号発行予定：**2024年３月下旬**
●原稿締切り：**2024年 1月31日（締切り厳守でお願いします）**
●送付先：**林 裕之**
hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

【投稿規定（募集内容）】
※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。
◎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。
・氏名などが公開されることがありますので、ご了承お願いいたします。
・匿名希望の方はお知らせください。

組版・印刷管理：梅沢 博　　印刷・製本：平河工業社