

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：林 裕之、大貫華織、
足立礼子、高木久志
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

115

2024年3月31日発行
(年4回発行)
会創立1995年



この写真には考えさせられるところがいくつかあります。まず車道幅。この幅で双方向交通です。そして一番気になるのが、停まっているクルマの駐車の方法です。路側帯に駐車する時は歩行者の通行のために、75cm以上空ける必要がありますが、全く守られていません。規則を守ると、クルマの通行に支障があるからです。クルマ優先で歩行者は危険な車道歩行を強いられています。これが道交法施行63年後の実態です。(写真と文は会員榊原茂典さん、写真の撮影場所は東京都練馬区)

★会報は、本会のホームページでも公開しています。★

会のめざすもの

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



会のHP

目次

■会の活動	法務省にも、危険運転致死傷罪等のあり方見直しの要望書を送付(足立礼子)…………… 2
	第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取 参加報告(岡田百合香)…………… 4
	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」報告(林 裕之、大貫華織) …… 5
	世界道路交通事故被害者の日 in 大阪(青木 勝) …………… 11
■公共交通ルポ	芳賀・宇都宮LRT(ライトライン)の開業効果(井坂洋士) …………… 12
■投稿	世界道路交通事故被害者の日(ワールドデイ)2023「北海道フォーラム～交通死傷ゼロへの提言～」に 60人が集う(前田敏章)…………… 20
	ハンブが設置されました(三田直水) …………… 26
	路線バスは遅すぎる！ 優先レーンや優先信号の普及促進を(小島 啓) …………… 28
	外はいい、高齢になっても外に出ましよう(木村孝子) …………… 32
	川柳(直) …………… 32
■書籍の紹介	『世界に学ぶ自転車都市のつくりかた 人と暮らしが中心のまちとみちのデザイン』…………… 33
	『“歪んだ法”に壊される日本 事件・事故の裏側にある「闇」』…………… 35
■出版物情報	『自転車と女たちの世紀——革命は車輪に乗って』…………… 36
■メッセージ、案内、お願い等	共同代表より…37/事務局より…38/会則ほか…39/会計よりほか…41
■案内板	2024年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演&対談会のお知らせ…42/原稿募集案内…44

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

法務省にも、危険運転致死傷罪等の あり方見直しの要望書を送付

足立礼子(世話人)

会報114号でお伝えしましたように、危険運転致死傷罪の適用範囲が極端に狭く、無謀な暴走運転にも適用されないケースが多いことから、事故被害者ご遺族らが法の運用改善を世に訴え、それを受けて昨年(2023年)10月、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(PT)が発足しました。

同PTではご遺族や専門家の意見を聞いて議論し、12月末、自由民主党として「悪質・危険な運転行為による死傷事犯の根絶に向けた提言」を内閣総理大臣、法務大臣、国家公安委員長に提出しました。提言には、悪質・危険な運転行為

による死傷事犯について国民全体の納得を得られる厳しい処罰に見直すこと、悪質・危険な運転を抑止するための施策推進などが記されています。

当会では、11月に自民党PT座長の平沢勝栄議員に「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」という要望書を提出し(会報114号に掲載)、12月末には以下の要望書を法務大臣宛に提出しました。どちらもほぼ同じ内容ですが、「事故を起こさせない対策」の要望は法務大臣宛では省きました。

2023年12月23日

法務大臣 小泉 龍司 様

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自動車運転処罰法のあり方について、 交通事故削減の観点から望むこと

本年11月、危険運転致死傷罪のあり方について交通事故ご遺族の訴えを受けて自由民主党で検討がなされました。そこでまとめられた、自動車運転処罰法の見直しを求める提言書が、法務省にも送られ、検討がなされると伺っています。この件につきまして、私どもの要望をお伝え申し上げます。交通事故抑止のために前向きなご検討をお願いいたします。

●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、条文の適用要件の難しさから立件されないことが多く、結果として加害者にとって逃げ道が多くなってしまふ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い刑で済まされるという、常識からかけ離れた判決が出されることも少なくありません。

そのような理不尽な判決を出さないよう、判断の際に、《加害者の運転の道路交通法と照らしたの逸脱程度、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、重視する方向で法の改正をご検討ください。

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が可能となる法改正をご検討ください。

●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%は不起訴扱いであり(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ます。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重大な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、運転に伴う危険を知覚でき、適切に制御し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「許されない危険行為」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、「許されない危険行為」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」の現実に合わせて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軽いという現実、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、「許されない危険行為」(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。

最後に、この問題を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、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

第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取 参加報告

岡田百合香(世話人)

2023年11月3日・4日に宮城県仙台市・名取市で開催された「第10回自転車利用環境向上会

議in仙台・名取」に参加し、クルマ社会を問い直す会・パンフレット制作チームの名前でポス

【背景と目的】

- ・自転車は子ども気軽に利用することができ、環境にも優しい乗り物である。一方で自転車利用中の子どもが交通事故被害に遭うことも少なくない。
- ・クルマ社会を問い直す会では、子どもが年齢に相応の注意力や自衛的な対応を求められることなく安全に走行できる自転車利用環境の実現を目標のひとつとしている。
- ・既存の子どもへの安全教育による対策ではなく、道路構造やクルマ側の規制を行うことが重要と考え、主に保護者を対象とした啓発パンフレットを制作している。
- ・愛知県名古屋熱田区に新しく整備された自転車専用道路の例を紹介しながら、子どもにとって安全な自転車道について考える。

【事例紹介】

■場所 愛知県名古屋熱田区 市道豆田町線（熱田陸橋）

■概要 令和4年3月末、名古屋熱田区に新たな自転車道が誕生した。東海地方においても珍しい一方通行の自転車道である。これまで片側3車線あった車道の外側1車線を自転車道に転換しており、市道における車道空間の再配分事例としても初めてのものである。

■背景 名古屋市議会土木交通委員会の議事録（令和3年3月10日）によれば、地域住民の要望によるところが大きい。連続した歩道が片側のみの状況である一方、車道は自転車通行止めの規制がかかっており、特に朝夕の通勤通学時間帯には歩道に歩行者と自転車が集中し接触事故の危険が高い状況であったことから、自転車と歩行者の分離等、交通安全対策を求める声があがっていた。歩道上の歩行者と自転車の接触を解消するためにとりうる手段が、橋梁という特殊な条件が非常に限られており、大きな構造変更を要しない「自転車道の追加」という手法が現実的な解として検討の場に載ってきた。令和2年の愛知コロナファウルの流行によって電單車「バイク」も公共交通機関が利用しにくくなったのを受けて、国交省より自転車の通行空間整備を進めるべしとの大号令がかけられ、時代のニーズにもマッチしているということで最終的に採用されたといったような流れと推測する。

■評価

本自転車専用道を実際に自転車で行く様子を撮影した動画→

好評価点

- ・自転車道を減らしたことで、ゆったりとした自転車通行幅が確保されている。
- ・歩道・車道とも欄によって確実に分離されており、子どもも安心して走行することができる。（写真①）

問題点

- ・自転車専用道入口部分でクルマが減速せず横断できるような構造となっている。（写真②③+動画）
- ・側道に入りたい自動車と直進する自転車のどちらが優先なのか分りづらく、自転車側は自衛を要するような看板（「側道への車に注意」）が設置されている。（写真③）
- ・標識が分りづらい

★こちらのHPでさらに詳しい解説がなされています★
「名古屋自転車教会」
<https://nagoyanbike.blogspot.com/>

【『子どもにとって安全な道』パンフレット制作活動】

日本において、子どもの死亡原因の上位を「不慮の事故」が占める。その中でも交通事故は2歳以上の全年齢で最も多くを占めおり、子どもに関わる全ての保護者にとっても重大な問題である。

一方で、子どもの交通事故を「どうしようもないこと」「不運だった」と捉え、子どもを自宅から送り出すとき、「いってらっしゃい」の後に、「クルマに気を付けてね」と枕詞のように付け加える現状に慣れてしまっている保護者も少なくない。

現在行われている、子どもへの年齢や発達に不相当な交通安全教育や、過度な自衛を求める対策ではなく、子どもがどちらか自由に発奮したとしても重大な傷害を受けることのない道路環境を大人が整備することが重要である。そしてそれは保護者自身が声を上げ動くことによって、実現可能であることを伝えるようなパンフレットを制作しようと考えた。

<内容>
日本の子どもを取り巻く交通環境の現状/既存の交通安全教育への疑問/Vision Zeroの紹介/
海外の事例紹介/国内の事例紹介 等

安全な移動手段や外遊びの場が、子どもの健康や幸福に影響

- ・ユニセフ子どもの幸福度ランキング2022において、子どもの周囲の環境は子どもの幸福に大きな影響を与えたと示されています。

その中で、子どもが安全に安心して遊べるような「道路」の状況が評価項目のひとつになっています。

<https://www.unicef-irc.org/places-and-spaces>

**交通安全教育の限界
クルマ目線であつた道路環境**

原因	割合
交通事象	21%
溺死(その他)	16%
溺死(自然水)	7%
火災	6%
その他	45%

現在日本で子どもを多量に死傷させるために知られているのは、子どもたちの「交通安全教育」です。

しかし、それは子どもたちの身長、視力、目の前のもの事に集中しやしない「小児大人」ではありません。これらの特徴は親身保護者も必ずしも備えておくことができない点もあつています。

クルマの脅威から身を守るための「自衛」は子どもたちにも必要なのは事実であるのです。

※今の日本ではクルマが内実、快適に走行することが望める数値水準になってしまっています。

子どもが年齢に不相当な自衛を必要のない環境について考えたいと思いませんか？

制作予定のパンフレット案（一部）

【考察と今後の展望】

子どもが安全に自転車を利用するためには、物理的に安全が確保できる（自動車から身を守り、歩行者を傷つけない）こと、利用する上でのルールが分りやすいことが重要である。その点において、今回紹介した自転車専用道路は前者を満たす見習うべき例と言えるだろう。誕生の背景に住民からの要望が大きき役割を果たしたという点においても、市民が声を上げることで道路環境を良い方向に変えられるというよい例となった。

一方で、側道に入る自動車への速度規制や優先順の明示が不十分であり、自転車側が自衛をせざるを得ない点も課題は残る。自動車側の内実な走行を監視する考えや、名古屋市において多数を占める自動車ユーザーからのクレームを行政が意識せざるを得ない点をどう解決していくか、知恵をしまりた。

・幼児～学童の子どもに関わる保護者が、子ども自身に身を守る方法を教えること自体は否定しないが、中には発達や精神・身体的な事情により自衛のハードルが非常に高い子どもも存在することを忘れてはならない。そのような子どもたちを自己責任論の元、無理に危険な道路環境に適応させるのではなく、どのような子どもであっても安全に安心して過ごすことのできる道路空間を作っていくという考え方を保護者が持つようなパンフレット制作の取組も引き続き実施していきたい。

パンフレットへの多様なご意見、完成後の配布など、多くの個人・団体とも力を合わせて進めていければ幸いである。

クルマ社会を問い直す会 世話人・パンフレット制作チーム 岡田百合香、E-mail:yurika04202000@yahoo.co.jp
利益相反:なし

子どもが安全に自転車を利用するためには、物理的に安全が確保できる（自動車から身を守り、歩行者を傷つけない）こと、利用する上でのルールが分りやすいことが重要である。その点において、今回紹介した自転車専用道路は前者を満たす見習うべき例と言えるだろう。誕生の背景に住民からの要望が大きき役割を果たしたという点においても、市民が声を上げることで道路環境を良い方向に変えられるというよい例となった。

一方で、側道に入る自動車への速度規制や優先順の明示が不十分であり、自転車側が自衛をせざるを得ない点も課題は残る。自動車側の内実な走行を監視する考えや、名古屋市において多数を占める自動車ユーザーからのクレームを行政が意識せざるを得ない点をどう解決していくか、知恵をしまりた。

・幼児～学童の子どもに関わる保護者が、子ども自身に身を守る方法を教えること自体は否定しないが、中には発達や精神・身体的な事情により自衛のハードルが非常に高い子どもも存在することを忘れてはならない。そのような子どもたちを自己責任論の元、無理に危険な道路環境に適応させるのではなく、どのような子どもであっても安全に安心して過ごすことのできる道路空間を作っていくという考え方を保護者が持つようなパンフレット制作の取組も引き続き実施していきたい。

パンフレットへの多様なご意見、完成後の配布など、多くの個人・団体とも力を合わせて進めていければ幸いである。

会場に掲示したポスター

4

クルマ社会を問い直す 第115号(2024年3月)

ター発表を行いました。

参加の目的は、子どもの安全なまち・みちづくりに関するパンフレットを制作した後に、配布に協力してくれそうな個人・団体との縁づくりです。

テーマが自転車に関連している必要があったため、会員の里見岳男さんがご自身のHPで発信されている名古屋市熱田区の自転車専用道の話題を取り上げ、タイトルを「子どもが安全に利用できる自転車環境を考える」としました。

ポスター発表の会場では問い直す会の紹介パンフレットや会報を配布し、多くの方に関心を持ってもらうことができました。

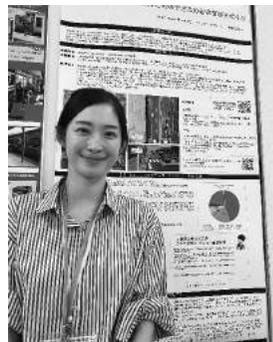
また、次回総会で講演会講師をしていただく予定の宮田浩介さんと会場で意見交換をする機会もありました。クルマ問題の背景にある社会課題との関連など、お互いの問題意識の共有もでき大変有意義な時間となりました。

クルマ社会に問題意識を持つ個人、民間、行政との関係づくりは我々の活動を進める上でも

非常に重要であると感じました。

今後も定期的に「クルマ社会を問い直す会」としての学会参加や、研究発表を行っていきたいと考えています。

(愛知県豊橋市在住)



多くの方が当会の会報を手に取り、「充実した内容ですね」「年4回の発行はすごいですね」といった嬉しいコメントを下さりました。

学会会場にて(筆者)

レポート
会の活動

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」報告

林 裕之(世話人)

2023年11月11日オンラインミーティングが実施され、話題提供者として、7月末に国土交通省に提出した意見書「地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書」を基に説明を行いました。その概要を以下に記載します。

1. 自己紹介

私は長年山口県で高校教諭を務めてきました。いったん退職し、現在は自宅から約50km離れた小さな高校で講師として勤務しています。通勤には片道約1時間半かかりますが、列車を利用できるので長時間の移動も苦になりません(現在は一部代行バス)。列車はほとんど時刻表通りに動いています。また揺れが少ないので車内で仕

事や読書などが可能です。時間の無駄がありません。このような鉄道を安易に廃止せず、むしろその活性化を図ることが過度にクルマに依存した社会を変えていくことにつながると思い、さまざまな活動を行ってきました。最初に「地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書」の概要を述べさせていただきます。

2. 「地方鉄道の路線維持と活性化への施策を求める意見書」の概要

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。2023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、同年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4000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(註1)。

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」だけでなく、次に示すような多くの利点があります。

(1) 鉄道には優れた速達性がある

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。たとえば、「のと鉄道」能登線は2005年に廃止され、バスに転換されましたが、所用時間は、同じ区間で比べればおおむね倍になりました。このような現象は各地で見られます。

(2) 鉄道には優れた定時性がある

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

(3) 鉄道は乗り物酔いが少なく、

乗車中の時間を有効に使える

鉄道車両は収容力が大きいいため、バスに比べれば着席できる可能性が高くなります。また揺れが少ないため、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ます。これは鉄道の大変大きな利点です。

(4) 鉄道の場合は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

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。

(5) 鉄道は自転車との併用が容易である

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)。

(6) 鉄道には環境面での優位性がある

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。ただ、1鉄道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。たとえば、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―新十津川間などは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。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。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。

(7) 鉄道は安全性が高い

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。

(8) 鉄道は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、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います。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。

3. 地方鉄道の維持・発展をめざした各地の取り組み事例

各地で鉄道の維持・発展をめざした取り組みが行われています。その事例をいくつか紹介したいと思います。

【和歌山電鐵(和歌山県)】

◇貴志川特産の「いちご」をテーマに、つり革やベンチシート、家具等にむく材ふんだんに使用し、車両のリニューアルを実施しました(いちご電車の導入)。

◇駅に併設する小売店主の飼い猫「たま」、「ミーコ」、「ちび」が当該駅の駅長や助役に任命され、話題づくりと利用促進を図っています。

*こうした取り組みの結果、2019年1月の貴志川線の利用者数は、対前年同月比7%増加しました。

◇沿線市が和歌山電鐵に土地を無償貸与し、10年間で8.2億円を上限に運営費を補助することになっています。また和歌山県は将来の変電所修繕費を補助することになっています。和歌山電鐵は、電車の運行し、車両及びインフラを保有しています。

【若桜鉄道(鳥取県)】

◇若桜駅に保存されている転車台の説明と乗車券をセットにした企画切符を発売しました。

◇若桜鉄道の会社発足20年記念イベントとして、若桜駅構内の線路を運転する体験企画を実施しました。

◇6つの木造駅舎のほか、転車台、ポイント切り替え要員が詰めた小屋、木造の待合所付きホーム等の路線施設を全国で始めて登録有形文化財として申請しました。

【愛知環状鉄道(愛知県)】

◇沿線事業所と市が連携して従業員等の鉄道通勤への転換を促進した結果、2005年度に約2000人がマイカー利用から鉄道利用へ転換しました。

◇鉄道軌道近代化設備整備費補助の活用により、複線化や車両増備などを実施しました。

◇沿線市が駅前広場やパーク・アンド・ライド

駐車場を整備しました。

【伊予鉄道(愛媛県)】

◇公共交通機関の利用促進等をめざし、自治体が駅前へのバリアフリー化等を実施しました。

◇鉄道、バスの運賃を値下げしました。

◇「いよてつ高島屋」来訪客への「お帰り切符」を配布しました。

◇LRV(軽量軌道用車両)の導入等によるバリアフリー化をしました

◇鉄道事業の減益をグループ内のデパートで支援しました。

【三岐鉄道(岐阜県)】

◇自治体によるパーク・アンド・ライド用駐車場を2駅に整備しました。

【ひたちなか海浜鉄道(茨城県)】

◇商店街との連携やアニメやゲームとコラボした利用促進活動を実施しました。

◇沿線に隣市の市立5小中学校を統合した「美乃浜学園」を新駅とともに開設しました。

*こうした取り組みの結果、ひたちなか海浜鉄道では、2019年までに利用者数は1.5倍に増加しました。

【富山市LRT(富山県)】

◇JR富山港線をLRT化し、電車を大幅に増発するとともに、駅の増設、市内電車環状線化、路面電車南北接続を実施しました。

◇65歳以上が中心部に往く場合、運賃を100円にする「お出かけ切符」を発売しました。

*富山ライトレールでは利用者数がJR富山港線と比較して平日約2.1倍、休日約3.4倍に増加しました。また、家に引きこもりがちであった高齢者のライフスタイルを変え、医療費の抑制にもつながったと言われています(市全体の医療費を年間8億円抑えることにつながる、という試算もあります)。さらに中心市街地の歩行者数の増加による空き店舗の減少や地価上昇という効果もみられると言われています。

【JR西日本 高山線(富山県)】

◇富山市が負担して列車を増発しました。また、駅前広場やパーク・アンド・ライドの整備し、新駅を設置しました。

*高山線(西富山駅-越中八尾駅間)の2019年度の乗車人数は、2005年度と比較すると約3割

増加しました。

【近江鉄道(滋賀県)】

◇近江鉄道では、営業赤字が続き、2018年から自治体との協議を始めました。県などは外部の調査会社に委託し、鉄道、バス、BRT、LRT(次世代型路面電車)の四つを比べましたが、鉄道を廃止した場合の代替交通機関の運転手不足や道路整備の費用のことを考慮に入れると、鉄道での存続が最適であるという結論に至り、近江鉄道は「上下分離」で存続することになりました。

【JR西日本 姫新線(兵庫県)】

◇地元自治体が線路の改良や新車導入などの投資のほとんどを負担しました。2010年に改良工事が終わると、高速化で所要時間が短縮され、増便も行われて減少を続けていた利用者数がV字回復しました。

【北条鉄道(兵庫県)】

◇北条鉄道では、列車を増発するための車両として、JR東日本からまもなく引退を迎える秋田地区のキハ40を300万円という格安の価格で購入しました。その車両の輸送費と改修費あわせて2900万円はクラウドファンディングの呼びかけ等によって調達しました。レトロな雰囲気が漂うキハ40を目当てに訪れる乗客数が増加し、関連グッズの売れ行きも好調だそうです。

また、北条鉄道の各駅では個性豊かなボランティアの人たちが駅長を務め、それぞれの得意分野を生かして鉄道を盛り上げています。

【JR西日本 紀勢本線(きのくに線)(和歌山県)】

御坊-和歌山間(200.7km)において自転車解体せずにそのまま列車内に持ち込める「きのくに線サイクルトレイン」という企画を実施しています。また、白浜~新宮間では特急「くろしお」にサイクリスト専用車両が1日5~6本設定されています。

4. 鉄道が廃止された場合の代替交通機関

鉄道が廃止された場合は、代替交通機関を整備することが必要です。従来型のバス以外の代替交通機関についてまとめてみたいと思います。

(1)BRT:BRTとは、連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、輸送能力の向上が期待できる

高次の機能を備えたバスシステムです。長所としては、定時性が確保しやすいことや、車両の購入費や運行費が安く、運行本数を多くすることができる、という点があります。短所としては、スピードが遅いことや収容力が小さいことがあります。ただし連節バスや自動運転車が導入された場合は状況が変化すると考えられます。

(2) デマンド交通：デマンド交通とは、利用者へのニーズに対して柔軟に運行する公共交通システムです。デマンド交通では、利用者があらかじめ予約した上で利用することになります。指定された場所から目的地まで、利用者のニーズに沿った交通サービスを提供してもらえる点が特徴的です。

(3) コミュニティバス：コミュニティバスとは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託したり、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて運行されるものです。

5. 交通税

地方の公共交通機関の経営を改善する方法として交通税があります。これは鉄道やバスなどの公共交通機関の維持運営費を広く税金でまかなうというものです。日本では、滋賀県が「交通税」の議論を始めました。「鉄道は事業者による営利事業とされるが、道路の場合は損傷を受ければ税金で補修される。同じ社会インフラとして位置づけ、みんなで支えることを考えるべきだ」。県の担当者は、税金を使う理由をこう説明しているそうです。

フランスでは、法人などに対し、従業員の給与総額の数%を上限に交通税を徴収しています。ドイツやイギリス、アメリカでも、道路の利用やガソリンの購入時に税を徴収しています。

フランスの「交通税」は1971年に誕生しました。交通税を負担するのは、鉄道やバスの沿線にある、従業員11人以上の公的機関や民間企業の雇用主です。従業員の給与を基に算出されます。交通税導入の結果、運営費に対する運賃収入の割合は僅か17%になりました(註2)。

6. 公共交通無償化

公共交通を無償化することで、人々の移動手段を車から公共交通機関へと誘導している国(都市)もあります。エストニアやルクセンブルクでは、全国規模で公共交通機関が無償となっています。また、フランスでもダンケルクなど多くの都市で公共交通機関の無償化が実現しています。

結語

地方では赤字ローカル鉄道やバスの廃止が続いています。公共交通機関の廃止は自動車に依存する傾向をさらに強めます。それは事故数の高止まり、道路渋滞・大気汚染・地球温暖化・ヒートアイランド現象の深刻化等を招くでしょう。こうした傾向に歯止めをかけるため、鉄道をはじめとする公共交通機関を可能な限り維持し、より活性化させるような取り組みを官民が協力して行う必要があると思います。

《脚注・参考文献》

- (註1) JR西日本は、芸備線(広島、岡山県)について、再構築協議会の設置を近く要請するそうです。同社は、この路線について、「大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない」と主張しています。また、山口県の錦川鉄道など第3セクターの鉄道の中にも存廃協議が始められている路線があります。
- (註2) 「地方都市圏におけるモード横断的な公共交通の財務についての調査結果 2022年6月7日」(国土交通政策研究所 主任研究員 南総一郎著)中の資料のデータを掲載しました。

* 「3. 地方鉄道の維持・発展をめざした各地の取り組み事例」については、以下の文献を基にまとめました。

- ・国土交通省の資料「ローカル鉄道を取り巻く状況」
- ・櫛田泉氏の記事「乗客減『かしてつBRT』と健闘『海浜鉄道』の違いは？鹿島鉄道廃止と湊線存続を決断した地域の明暗」
- ・2022年7月25日「NHK政治マガジン」の記事
- ・朝日新聞(2023年3月19日及び10月2日)の記事

・「鉄道乗蔵」氏の記事「電車、部分廃止が危惧される『とさでん交通』検討過程で明るみに出た委員の理解不足」

*「4. 鉄道が廃止された場合の代替交通機関」については、以下の文献を基にまとめました。

・ELEMENIST Editorの記事「導入が進む『デマンド交通』の現状 導入自治体の成功と失敗の具体例を知る」

■ 意見交換 ■

話題提供の後、参加者間で簡単な自己紹介をし、意見交換会を行いました。主なテーマについての意見を記します。(大貫華織)

【地域格差について】

●自治体の姿勢や問題意識が、地域によって全く違う。頑張っているところを応援して形にしていくしかないと思う。宇都宮のLRTのように形で見せると広がりが出てくる。

●応援の仕方というと、ふるさと納税や定期券購入を行っている。鉄道だけでなくバス会社などについても、頑張っているところとそうでないところのデータが明確にわかるとさらに応援しやすいと思う。

●頑張っているところを応援するのも良いが、特に地方の人は、地元から行動を起こすのが良いのでは。

●例えば、公共交通の1日無料デーを行っている地域などは評価に値する。

●やる気だけでなく知識の差も大きいと思う。自治体が専門家の助言を受けやすい仕組みが必要であり、養成講座などで専門家が増えることにも期待したい。

●国交省の運輸局で専門家を各地に派遣する仕組みがある。

●地域格差が生じる原因について…私の地元では、JRなど民間企業に公的資金を出すことに、共産党などの革新政党が反対している。またうちの地元では自動車資本と対立ではなく連携したほうが上手くいっている例も多い。

●例えば、山口県交通政策課では鉄道利用促進のため、山口ローカル線応援団なるものを募集している。県内在住者に限定してはいないそうなので、興味がある方は問い合わせしてみてもいい。

●宇都宮のLRTが何かと話題だが、それと地方ローカル線は違う観点で考えるべきでは。地方だと、駅まで離れている人は結局目的地まで車で行く。都市の規模や人口密度等によって状況は異なるが、地方における公共交通の欠点をどう克服していくかということを考える必要がある。

【意見書・要望書を出すことについて】

●影響力は計れないけれど、意見を出すことに意味があると思う。

●それにプラスして何かできないか、建設的具体的な方策はないか考えたい。

●自民党にMaaS議連というのがあるから、そういうのと連携する手もあるかなと。

●私が役所に勤めていた頃、意見書など届いてもほとんど読まれていなかった。しかし、だめもとで個人的にパブリックコメントに意見を出したら採択されて、ローカル線の改善に繋がった経験がある。そういう例もあるので、意見は出していくべき。行政側が持っている政策を後押しする形で出すと効果が大きいと思う。

●私も、小さいことだが、列車ダイヤ改正や、駅の桜の木の伐採反対などについての意見書を出した。その後の状況は私が主張した方向に変わったので、意見書の効果があったのかもしれない。

●確かに、行政の後押しや小さなところの方が通りやすいというのはあると思う。ただ、私たちはどちらかというと現政権がやらないことを要望したいと思ってる訳だから、採択される確率が非常に低いのはしょうがない。

●ほかの環境団体などを見ると、SNSを使って何千何万という人に呼び掛けて、たくさんの方が意見書を出したり電話をかけたり、というのを頻繁にやっている。SNSを使ってフォロワーを増やすのも重要だと思う。

毎年11月第3日曜日は国連が定めた「世界道路交通被害者の日」(※ワールドデー)です。当会は2023年11月19日(日)に大阪交通遺児を励ます会と共催して、交通事故で亡くなった人たちに悼み、これ以上交通事故死傷者を増やさないことを訴えました。

当日は当会会員を含む8人の参加者が集いました。大阪港から道頓堀川を周遊しました。

今回もポリウッドダンスサークルの応援を得てキャンペーンを行い、多くの人に注目されました。

クルマ優先社会から人優先社会への転換。大人が子どもたちの命を交通事故から守ること。飲

酒運転防止のためアルコールインターロックの装備義務化等を訴えました。今年は特にかげがえのない生命がクルマによって奪われている現状を強く訴えました。

道頓堀川などでは海外からの旅行者も多く、日本人と一緒に手を振って声援してくださり、活動を勇気づけていただきました。

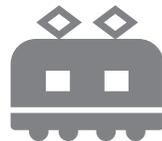
これからも、交通事故ゼロを目指して活動していきたいと思います。

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

(大阪府大阪市在住)



芳賀・宇都宮LRT(ライトライン)の 開業効果



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」)が開業し、早くも計画を上回る多くの乗客に利用されていることは、本誌114号(2023年12月号)でお伝えした。しかし開業からまだ5ヶ月しか経っていないので(2024年1月末の本稿執筆時点)開業効果を測るには気が早いようにも思うのだが、2024年1月に開催された「LRT都市サミット」に登壇した宇都宮市の佐藤市長からは、既に様々な開業効果が上がっていることが報告された。

筆者は2024年1月下旬に開催された「LRT都市サミット」と「全国路面電車サミット」に参加するとともに、平日早朝に現地入りして通勤時間帯の利用状況を見ることができた。その様子とともに、早くも見え始めたLRTの様々な効果を少しだけ紹介したい。掲載写真は特記無い限り筆者撮影。

本稿では詳しい経緯は割愛するので、LRT開業時の様子は本誌114号(2023年12月号)『ついに

走り出した芳賀・宇都宮LRT』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、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』をご覧いただきたい。

朝夕の通勤通学ラッシュ

去る2024年1月の金曜日、筆者は早朝の新幹線で宇都宮駅に到着し、通勤通学ラッシュで混雑する朝7時台の電車に乗った。

宇都宮ライトレールは終点まで50分弱かかるので、工業団地まで行く通勤客と清陵高校・作新学院大学への通学客は宇都宮駅東口発・朝7時台に、途中の宇都宮大学陽東キャンパス付近への通勤通学客は同・朝8時台に多く乗車する。

宇都宮駅東口ではほぼ満員の電車は、各電停に停まってさらに少しずつ乗客が増え、車内は首



LRT整備効果で早くも自動車 1 割減り、渋滞対策に効果を発揮している
(開業5ヶ月後の平日朝の通勤ラッシュ時間帯に撮影)



平日朝の宇都宮駅東口停留所 車内は既に満員



平日夜の帰宅ラッシュ 一度に150人以上も乗れる電車による渋滞緩和効果はてきめんだ

芳賀・高根沢工業団地方面 時刻表
 Timetable for Haga Takanezawa Industrial Park

平日
Weekdays

土曜・日曜・祝祭日
Saturdays, Sundays, Holidays

行先	00	00	00
00	00	00	00
4		15	10 22 34 46 58
5		16	10 22 34 46 58
6	10 13 24 35 45 56	17	06 12 24 36 47 57
7	02 10 18 27 36 44 52 59	18	04 10 20 30 38 46 55 59
8	04 11 17 25 35 45 53 59	19	15 20 25 38 46 58
9	10 22 34 46 58	20	08 18 33 44
10	10 22 34 46 58	21	20 40
11	10 22 34 46 58	22	00 15 30
12	10 22 34 46 58	23	01 06
13	10 22 34 46 58	24	
14	10 22 34 46 58		

芳賀・高根沢工業団地行き
00 宇都宮行き
00 アニムスタジアム前行き

宇都宮駅東口停留所の時刻表
平日朝7～8時台が通勤通学ラッシュになる



朝の通勤通学時間帯に宇都宮駅西口でバスを待つ列
ここにも2030年代にはLRTが整備される予定だ

都圏顔負けの通勤ラッシュだ。

宇都宮大学陽東キャンパスで乗降があり、清陵高校前(作新学院大学の最寄駅でもある)で通学客が多く降車して一息。その先も混み合う電車が芳賀・高根沢工業団地へと向かう。

このLRT開業により、通勤の自家用車が1割も減った^[1]というから、LRT整備による渋滞対策効果は非常に大きい。

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。通勤でも買い物でも当たり前のように自家用車に乗る生活をしてきたが、それが渋滞を生み、大気汚染や交通事故を引き起こし、エネルギーを浪費し続け、地球温暖化を加速させてきた。

LRTの開業が転機となり、宇都宮市は旧態依然としたクルマ依存の浪費型都市から、先進的なコンパクトシティへと大きく舵を切った。LRTは宇都宮の未来を描く看板事業となり、環境先進都市のシンボルとしても注目を集めている。



JR宇都宮駅西口から東武宇都宮駅・作新学院方面へ向かう乗場でバスを待つ通学客の長い列

宇都宮駅西側の通勤通学ラッシュ

もちろん、宇都宮市では路線バスも走っている。とりわけJR宇都宮駅西口から東武宇都宮駅にかけての中心市街地では路線バスが頻繁に走っており、多くの人々の生活を支えている。

平日朝夕の通勤通学時間帯には、JR宇都宮駅西口ロータリーでバスを待つ乗客の長い列ができています。

宇都宮市は南北方向にJR東北本線(宇都宮線)と東武宇都宮線が走っているが、東西方向の軸となる幹線公共交通は存在せず、JR宇都宮駅から放射状に走るバスに頼ってきた。バス会社も朝夕はバスを頻繁に走らせて対応しているが、これだけ多くの乗客がいるのなら、バスよりも大きな交通機関がある方が良好だろう。

ここ宇都宮駅西口にも、2030年代にLRTの延伸開業が予定されている。その頃には宇都宮の通勤通学風景が再び大きく変貌するだろう。

「LRT都市サミット」と「全国路面電車サミット」

そんなJR宇都宮駅東口に直結するコンベンション施設「ライトキューブ宇都宮」で、2024年1月26日(金)に第9回「LRT都市サミット」^[2]が開催された。

路面電車のLRT化に取り組む都市の代表者が一堂に会して議論を深め、その活動を発信するとともに、都市間連携の推進とLRTの充実強化を図るために、参加都市が持ち回りで開催しており、今回は宇都宮市が主催している。

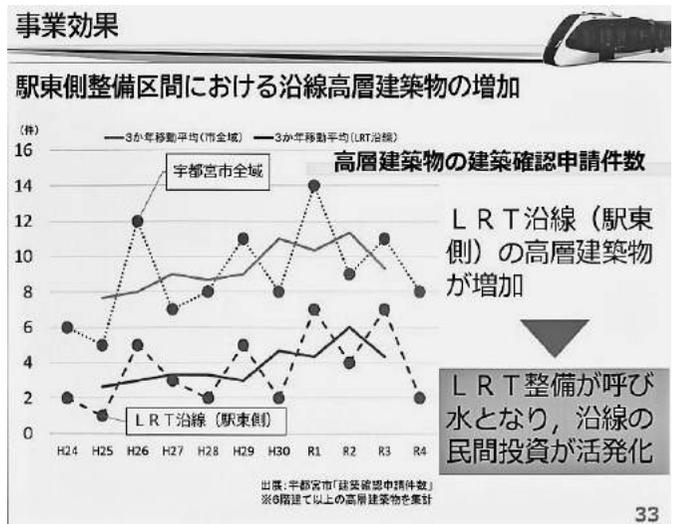
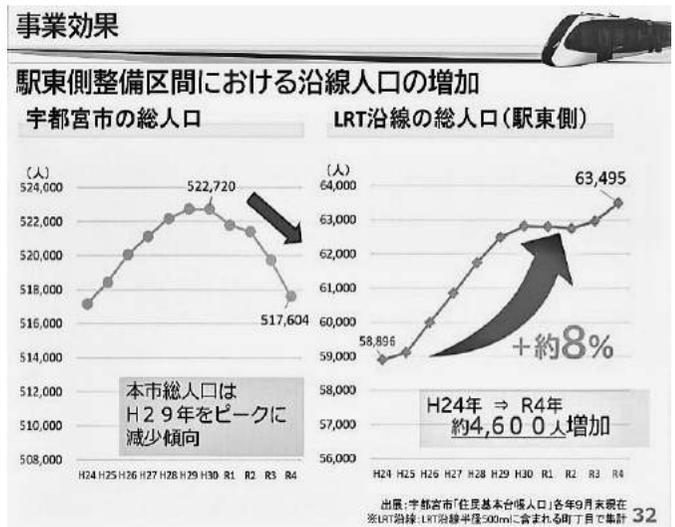
「全国路面電車サミット」は市民団体が主催するもので、今回で16回目となる^[3]。路面電車愛好・支援団体および個人が集い、各地での活動報告や、路面電車・LRTの活用を進めるための議論・交流の場となっている。近年は自治体主催の「LRT都市サミット」と併催されることも多く、今回も同じ会場で1月28日(日)に開催された。

本稿では紙幅の都合で割愛するが、冒頭では宇都宮のLRTを市民の立場で支えた市民団体「雷都レールとちぎ」の奥備一彦代表から宇都宮のLRT導入までのいきさつが紹介され、続いて全国7都市の取り組みが報告されるなど、密度の濃い議論が行われ、会場は大いに賑わっていた。当日の講演資料は主催団体のひとつ「公共の交通ラクター(RACDA)」のWebサイト^[4]に掲載されているので、ぜひ参照してほしい。

LRT整備の経済効果

「LRT都市サミット」では、LRT新設開業を実現した宇都宮市の佐藤栄一市長が登壇し、開業5ヶ月足らずで早くも表れた開業効果が紹介されていた。本稿では紙幅の都合から、LRT整備の環境・経済効果に絞って紹介したい。本項の図は全て佐藤市長の講演プレゼン資料から引用している。

日本では2008年が人口のピークで、2011年より人口減少が続いている^[5]。例外的に首都圏などの大都市では転入による人口増も見られるが^[6]、地方都市では人口減少に直面しており、人口50万人超を擁する北関東最大の都市である宇



都宮市も、2017年をピークに人口減少時代に入った。人口減は税収減にも直結し、都市にとっては死活問題にもなりかねない。

もちろん手をこまぬいていたわけではなく、宇都宮市では東京圏から移住してきた2人以上の世帯に100万円（加えて子ども1人あたり100万円）の一時金を給付する、宇都宮市から東京圏へ通勤・通学する人には新幹線定期券を月額1万円を上限に補助するといった人口対策を実施している。

ところが、宇都宮ライトレールの計画が具体化した2014年（平成26年）頃から目立った変化が表れる。LRTの早期着工が決まった東側沿線予定地で人口増加が続き、2022年（令和4年）までの10年間で8%も人口が増えたそうだ。

これだけでも、人口減少にあえぐ地方都市では画期的な経済効果と言えるが、開業したLRTに乗っていると、JR宇都宮駅東口から宇都宮大学陽東キャンパスの間でマンション建設が盛んに行われている様子が見える。沿線のモデルルームではLRT開業がアピールされており、LRTが人口増に貢献しているようだ。

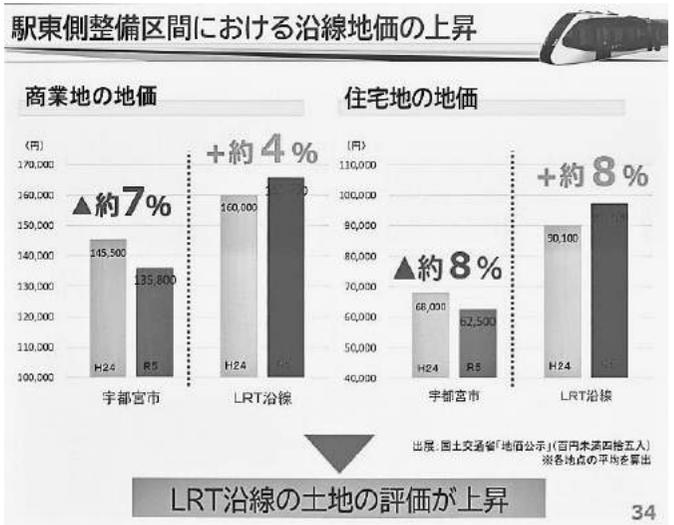
筆者が訪ね歩いた範囲でも、LRT開業を契機に群馬県から宇都宮に引っ越してきたという声も聞かれたが、やは

りクルマに依存せずに生活できる都市の魅力に引き寄せられる人が増えているのだろう。

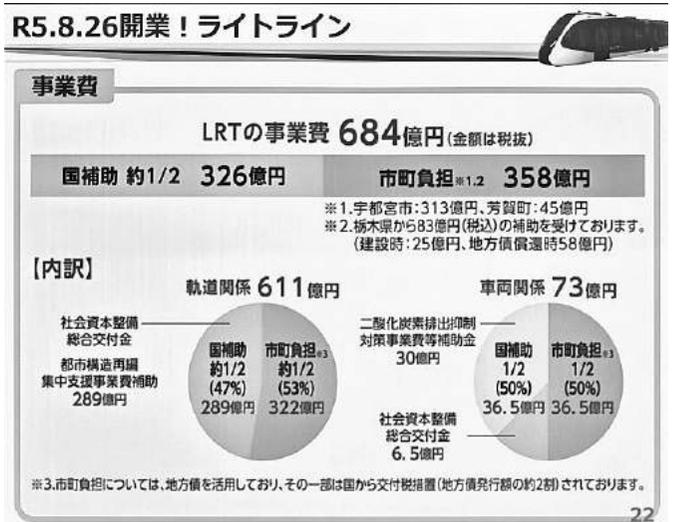
人口が増えれば地価も上がる。2023年までの11年間で宇都宮市全体では住宅地の地価が平均8%減少しているのに対し、LRT沿線では8%の増加になっているそうだ。

商業地でも、市全域で7%の減少に対し、LRT沿線では4%増加しているという。

市町村税全体に占める固定資産税収の割合は約4割⁷⁾と言われる中で、地価下落は税収減に直結する。地価下落時代にLRTを整備することで地価が上がるのが示され、即ち都市における基幹公共交通への投資が税収増に直結するこ



LRT沿線で建設中のマンションのモデルルーム
LRT開業がアピールされている



とが裏付けられた。

このLRT東側の整備に対し、宇都宮市の負担は313億円。事業費の1/2が国から補助されるので、LRTは都市にとって比較的割りの良い投資となっている。整備後も軌道と車両は宇都宮市(と芳賀町)が保有する(上下分離方式)ので維持費はかかるが、運営会社は開業初年度より単年黒字になる見込みなので、線路・車両使用料と法人税収が入ってくる^[8]。

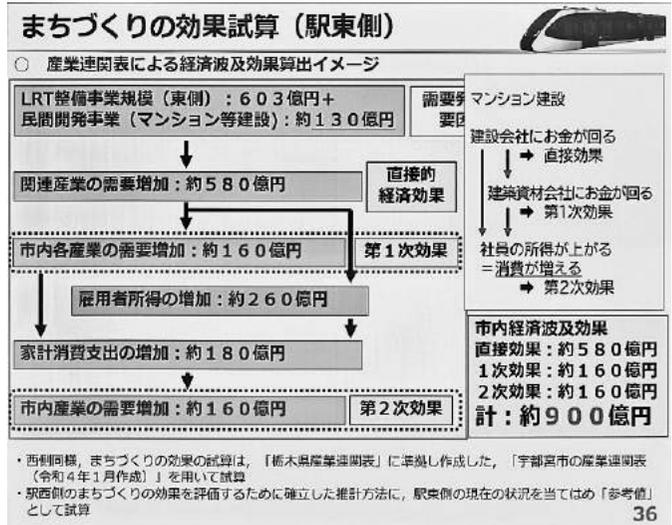
LRT整備による直接的な経済効果が580億円、さらに雇用増や家計消費支出増などの間接効果も加味すると、市の投資313億円に対し、すでに900億円もの経済効果が生まれているという。今時は道路を整備してもB/C^[9]が1を少し上回る程度だが、LRT整備のB/Cは3に迫る大幅黒字だ。昔のように交通事業者が独立採算で交通事業をする時代ではなくなったが、都市(自治体)が主体となってまちづくり全体で取り組めばLRTは最初から黒字ということだ。

これに加えて、相対的に地価が上がることによる税収増(税収減の抑制)効果も期待される。ある程度の規模の都市においては、LRTはとても割りの良い経済対策になりそうだ。



雪化粧する奥日光男体山を背景に走る電車

しかし、こうした交通まちづくりの経済効果はあまり報じられることがないようだ。対してマスコミ等では公共交通事業単体で見て「赤字」だと論う傾向がいまだに根強い。このような公共交通のクロスセクター効果^[10]から目を反らし



た論調こそが世論をミスリードし、我が国の公共交通網を崩壊させ破壊的モータリゼーションを押し進める元凶になってきたことを自覚せねばなるまい。

紙幅の都合で割愛するが、他にも興味深い話をたくさん聞くことができた。とりわけ記憶に残ったのは、イメージカラーの由来にもなった「雷都」について。雷というと迷惑な印象があるが、地元では雷様と呼んで、雨を降らせておいしい米を育てる、ありがたいものとして捉えられているようだ。

また、車両の先端が尖っているのは、佐藤市長が車両メーカー(新潟トランス)に「鼻を伸ばせ」と再三要望し、ぎりぎりまで長くさせたのだそうだ。宇都宮駅東口に電車が来ると多くの人が立ち止まって写真を撮り、「かつこいいね」といった感想も漏れてくるが、宇都宮市の「顔」として相応しい存在になったと思う。

地産地消の再生可能エネルギー100%で走るLRT

もうひとつ見逃せないのは、市役所職員が対応しきれないほど、宇都宮ライトレールに国内外から視察希望が殺到しているようだ。よくある地方都市だった宇都宮市を全国規模で有名にしたのみならず、海外からも視察が相次いでいるという。

しかし宇都宮ライトレールの開業までに世界214都市でLRTが開業している^[11]というから、周

宇都宮ライトパワー株式会社の取組

令和3年7月 会社設立
令和4年1月 小売電気事業開始
(宇都宮市【51%出資】/NTTアールエナジー/東京ガス/阪利銀行/熊本銀行)

世界に類を見ない取組!

- ・地域の再生可能エネルギーの有効活用による「CO2削減」・「地域経済の活性化」
- ・LRTのほか市民に身近で生活に密着した市有施設へ再エネを順次供給

芳賀・宇都宮LRTは、家庭ごみの焼却や家庭用太陽光等により発電された地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する「ゼロカーボントransポート」を実現



回遅れの日本国内はともかく、海外ではLRTなぞ珍しくもない。宇都宮が注目されている理由は、宇都宮ライトレールが100%地産地消の再生可能エネルギー電力で走っているからだ。

都市において、交通分野は気候変動対策の地形だ。これは都市単独で取り組みやすいことと、自家用車の削減が温暖化対策に極めて有効だからだ。しかもその電車が100%地産地消の再エネ電力で走っている都市となると世界でも珍しい。都市が主体的に取り組めて効果的な気候変動対策の具体例が宇都宮にあるというわけだ。

宇都宮市は一般廃棄物(家庭ごみ)処理施設「クリーンパーク茂原」(宇都宮貨物ターミナル駅の北側線路沿いにある)で廃棄物発電と太陽光発電を行っており、1日あたり76,000kWhの発電能力があるという。LRTが使う電力は年間11,304MWh(1日平均31,000kWh)なので、全て賄ってしまうそうだ^[12]。

かつて宇都宮でLRT整備に反対していた勢力が、「LRTを整備するなら原発が必要」といったデマを流していたそうだが、実際には原発ではなく再生可能エネルギーが世界中のLRTを支えている。逆に安易な自動車依存こそが気候変動政策に逆行していることを理解せねばならない。

これも日本のマスコミはあまり報じないが、気候変動(地球温暖化)対策として化石燃料の削減と再生可能エネルギーの導入拡大が全世界の喫緊の課題となっている。

2021年11月に開催された気候変動枠組条約締約国会議COP26では初めて石炭火力発電を名指しで削減することに合意し、エネルギー政策の転換点となった。2022年のCOP27ではもう一歩進み、削減の対象が石炭火力から化石燃料全体に拡大した。2023年12月に開催されたCOP28では激しい交渉の末、化石燃料からの転換が採択され、「化石燃料の終わりが始まった」と評価されている^[13]。当時国連のグテーレス事務総長は「人類は協力か、滅亡か」と、全世界に協力を呼び掛けていた^[14]。歩みは遅いものの、協力の方向へと進みだしているのだ。

気候変動枠組条約に則り、日本を含む全締約国は2035年目標を定め、2024年12月~2025年3月までに提出する義務がある。ここには当然、COP28で合意した化石燃料からの転換策を盛り込む必要がある。日本ではLRTが走ったこと自体が注目を集めているが、電気自動車に補助金を出す^[15]くらいなら、都市においてはLRTを整備の方が効果的ともいえる。交通政策による自家用車の削減策が気候変動対策に極めて重要であることを意識したい。都市においては協力して公共交通に乗り換えるか、クルマ依存のまま滅亡するかが問われているのだ。

芳賀・宇都宮LRTの効果と課題

LRT整備効果も多々あるが、課題もある。まずは遅延が少なからず生じていること。

宇都宮ライトレールでは運賃の現金払いが遅延の原因とされており、遅延対策として交通系ICカードを使うキャッシュレス化を強力で進めてきた。その効果は目覚ましく、すでに平日で97%、土休日で87%にのぼる。公共交通が高度に発達した首都圏の大手私鉄でも95%程度と言われるので、開業5ヶ月で97%は驚異的な高さだ。

しかし、筆者が度々乗車していて最も感じるのは、信号機に止められることが多く、しかも信号待ちが長い。宇都宮では電停が信号機の先に設置されているため、電停の手前で停止して

信号待ちし、電停でも止まるので停車時間が長い。LRTは渋滞対策にも極めて有効なのだから、栃木県警察はもっと協力してPTPS(公共交通を優先する信号制御)を導入すべきだろうが、筆者が聞き取りをした範囲では、その予定は無いそうだ。芳賀・宇都宮LRTでは快速運転も予定されているが、信号機の制御が変わらないことには、遅延の改善は見込めないのではなかろうか。

もうひとつ、LRT開業に合わせて再編された路線バスの利用がまだ増えていないようだ。宇都宮市ではモビリティ・マネジメントも実施しているし、LRTに結節している石井地区の地域内交通^[16]はLRTが開業して利用者が増えているそうだが、筆者が乗車した範囲では、LRTが遅延することでバスと連絡しない課題があるように思われた。



宇都宮市が地域毎に制作・頒布しているモビリティ・マネジメント資料(一例)

バスの本数が毎時1本程度なので(これでも再編前より大增発されたのだが)、LRTが遅延してバスを1本逃すと痛手が大きい。利用が少ない状況では増やせないだろうが、せめてLRTが遅延しなくなれば、バスを利用しやすくなると思われる。

このように課題も少なからずあるが、それにも増して大きな成果を挙げている宇都宮のLRTは、富山に引き続き、交通政策が都市経営の要となることを示してくれた。LRTに限らず、他の都市では既存の鉄道を活用することで人口減に歯止めをかける取り組みも進められている^[17]。このような公共交通重視の都市経営はTOD^[18]と呼ばれ、かつては日本の十八番だったが、今ではすっかりクルマ優先思考に毒されてしまった。

宇都宮でもLRTに反対する勢力は総じてクルマ

依存だったし、逆境を乗り越えて開業したLRTもクルマに遠慮して遅延している。他の都市でもクルマに遠慮して自転車等の交通モードが御座なりにされているし、クルマ依存の結果として鉄道が廃止・バス転換される例は枚挙に暇がない。誰もがクルマに付度し、クルマ依存が都市の万病のもとになっている現状だが、この病を放置すれば公共交通は衰退の一途となる。クルマ依存は都市衰退の道であることを自覚せねばならない。

海外や富山・宇都宮をはじめとする先行都市の事例から真摯に学び、交通政策の枷になっているクルマ偏重の先入観を捨て去ることこそが、私たちに求められているのだ。

【脚注】

1. 1割という少ないと感じるかもしれないが、かつて「東日本大震災」で首都圏の道路が麻痺した際に増えた自動車の量は5%程度だったという。1割も自動車が減れば渋滞緩和効果は高いのだ。
2. 広島(2009.10)、富山(2011.11)、熊本(2012.10)、豊橋(2014.2)、鹿児島(2015.10)、松山(2018.1)、札幌(2019.11)、長崎(2022.1)、宇都宮(2024.1)。2022年1月の長崎はコロナ禍の影響でオンライン開催。
3. 札幌(1993)、広島(1995)、岡山(1997)、豊橋(1999)、熊本(2001)、函館(2003)、高知(2004)、長崎(2006)、福井(2008)、富山(2010)、大阪・堺(2012)、鹿児島(2015)、松山(2018)、札幌(2019)、長崎(2022)、宇都宮(2024)。2022年1月の長崎はコロナ禍の影響でオンライン開催。
4. <http://www.racda-okayama.org/archives/4125>
5. 総務省統計局資料 <https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2021np/pdf/2021gaiyou.pdf>
6. 総務省資料 https://www.soumu.go.jp/main_content/000452793.pdf
7. 総務省Webサイトより https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/150790_15.html
8. 宇都宮市の軌道運送高度化実施計画を参照 <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1028856/1012233.html>
9. Benefit/Costの略。つまり事業効果を事業支出で割った値。これが1を上回る(便益がコストを上回る)かどうか、公共事業の実施判断の基準として使われる。
10. 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～」を参照
11. 服部重敬氏調べ、「全国路面電車サミット」講演より

12. 宇都宮市・他「コンパクト・プラス・ネットワークによる脱炭素モデル都市構築 ～LRT沿線からはじまるゼロカーボンシティの実現～」提案書
<https://policies.env.go.jp/policy/roadmap/assets/preceding-region/2nd-teiansyo-05.pdf>
https://www.env.go.jp/policy/local_resilience/mat02.pdf
13. 気候変動イニシアティブ主催Webinar「COP28からの示唆：日本に今後求められる行動とは？」
 WWFジャパン 山岸尚之氏の解説より。 <https://japanclimate.org/news-topics/post-cop28/>
14. 国の「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」は、2022年度補正予算+2023年度当初予算で900億円計上されており、ほぼ消化されている。宇都宮ライトレールへの国の補助金が326億円だから、毎年2～3都市でLRTを整備できるほどの巨額を、自動車に補助していることになる。
15. 国連事務総長「協力か滅亡か」、米中に特別な責任 COP27（ロイター、2022年11月8日） <https://jp.reuters.com/article/idUSKBN2RX181/>
16. ペルモールでLRTと連絡し、LRTより南側を循環する定時定路線の「ぐるっと石井号」と、デマンドタクシー「スマイル石井号」がある。定時定路線は誰でも利用でき、デマンドは利用登録した地域住民しか利用できない。
<https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/chiikinai/1025331.html>
<https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/>

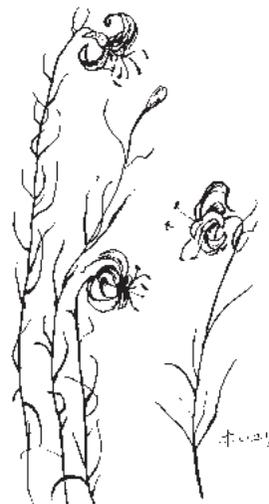
17. データで読む地域再生「駅ない街」に1180万人 郡山市は新駅軸に住宅・産業集積（日本経済新聞、2024年2月2日）
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCC198960Z10C24A1000000/>
18. Transit Oriented Development の略、公共交通指向型開発。国内ではかつて関西や首都圏の私鉄が得意としていたが、日本の自治体は逆に道路偏重の都市計画を立てて実行したため、大都市を除く多くの都市で公共交通の破綻を招いた。現在は都市経営の手法として欧州を中心に自治体主導で取り組まれている。

【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)

赤いユリ
 (会員K・Tさんの絵)



世界道路交通被害者の日(ワールドデー)2023 「北海道フォーラム～交通死傷ゼロへの提言～」に 60人が集う

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

11月18日(土)、4年ぶり開催

11月第3日曜日の前日18日(土)、コロナ禍で4年ぶり開催となった北海道フォーラムの会場(中央区「かでの2・7」)には、主催の被害者の会会員25人を含め60名の方々が集い、交通死傷ゼロへの誓いを新たにしました。



フォーラムは、次の3部構成で行われました。

- 第1部 ゼロへの願い：被害者の訴え
- 第2部 ゼロへの提言：基調講演
- 第3部 ゼロへの誓い：関係機関より、
会場発言、「ゼロへの提言」採択

最初に、道内でこの1年に交通死された113人(1/1～11/17)をはじめ、これまでの世界中の犠牲者の方に黙禱を捧げました。



次に、代表の前田から、3日前の11月15日に札幌駅前地下歩行空間で今年も札幌市市民文化局区政課の協力、「いのちのパネル展」を開催したこと(写真)、19日には、東京タワー前のキャンドル集会や、大阪でのキャンペーンなどが予定されていることにもふれ、北海道フォーラムがこうした連帯の中での開催であることなどを報告しました。

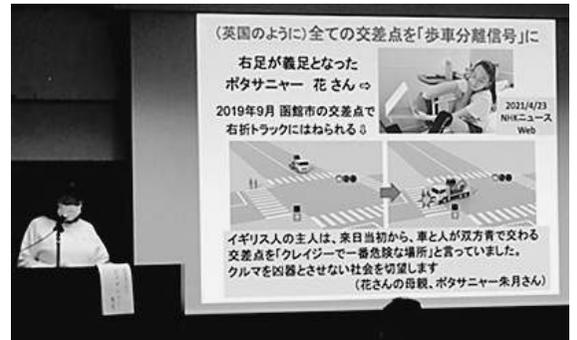
■「ひき逃げ被害死から10年、今も亡き娘から “私の命はそんなに軽いの”の声が」

第1部「ゼロへの願い」では、最初に飯田今日一さんが、10年前、横断歩道を渡っていて、ひき逃げされた娘さん(当時23歳)の無念を、切々と代弁しました。

飯田さんは、「横断歩道を渡っていた娘を、ブレーキを踏むことなく轢き、大破したフロントガラスのまま娘を路上に振り落とし、救護することなく自宅に逃げ帰った加害者を決して許すことはできません。出来る限りの厳罰を望みます」との札幌地裁での意見陳述を読み上げて振り返り、この加害者への判決が懲役1年6月、執行猶予3年という不当に軽い刑であったことを「娘が持っていた時間、将来の夢や希望に邁進する時間を奪ったのに、加害者の刑罰は軽すぎる。娘の命はそんなに軽いのかと、司法の方々に聞きたい」と、司法の課題を強く訴えられました。

■「娘は青信号でひかれ義足に、歩車分離信号 などクルマを凶器としない社会を」

第1部の続いたの訴えは、函館市のポタサニャー朱月さん。(写真)



4年前、小学4年の娘さんは、母親の朱月さんと2人で手をつなぎ青信号の交差点を渡っていると、右折トラックに轢かれ、右足切

断(義足)の重傷被害を受けました。

イギリス人であるご主人は、来日した当初から、歩行者が青で横断し、クルマも同じく青で右左折して交錯する日本の交差点を、「なんて危なくてクレイジーなんだ。イギリスでは考えられない」と言っていたそうです。

朱月さんは、その後、「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」会長の長谷智喜さんとつながりました。そして、英国のように全ての信号交差点を歩車分離式に切り替えて、クルマを凶器とさせない社会をと願い、函館市に要望書を提出するなど、訴えを続けていますが、この日の、訴えの最後を「事故後初めて外出した時に『車がこの世からいなくなればいい。安倍首相に手紙を書く』と当時9歳の娘は言いました。事故を無くすために車が無い社会を作るのは不可能です。でも歩車分離信号機の設置は可能です。その事に行政が早く気づいて欲しいです」との言葉で結びました。

■ 基調講演は、社会心理学の白岩祐子氏

第2部、基調講演講師の白岩祐子氏は、10数年前より、研究調査活動を通して当会の活動に深いご理解ご支援をいただいている研究者の方です。前回2019年の特別講師、諸澤英道氏に師事された被害者学も専門ですが、本講演では、社会心理学の立場から交通死傷ゼロへの課題について大変貴重な講話をいただきました。

■ 第3部「ゼロへの誓い」

会場発言では、群馬県から参加された歩車分離信号普及連絡会の黒崎陽子さんが、息子さんの被害事件から交差点の危険と分離信号設置の願いを訴えられ、続いて、道(くらし安全課)と道警(交通部)から、討議を踏まえた力強いご挨拶を受け、最後に、「ゼロへの提言」を採択して、約3時間のフォーラムを閉じました。

以下は、北海道の会の会報69号の記事を要約した基調講演要旨です。



基調講演(要旨)

交通死傷ゼロへの課題 行動科学からのアプローチ

埼玉県立大学 准教授 白岩祐子氏

〈プロフィール〉

常磐大学大学院(被害者学専攻 修士) 東京大学大学院(社会心理学 博士)、東京大学総合教育研究センター特任助教、同大学院人文社会系研究科講師を経て現職。

研究テーマに、公共政策と心理学、司法の民主化など。著書に、「ナッジ・行動インサイトガイドブック」(勁草書房)、「理性への希求」(ナカニシヤ出版)など。

今日の趣旨

- I 人間の行動に対する社会心理学の考え方と
 - II その政策への適用(人間中心主義・ナッジ・行動インサイト)を紹介し、
 - III これら環境へのアプローチの交通政策への適用可能性を検討し、
 - IV 会の活動の意義と先進性および課題を総括する
- 以上により会の活動に理論的枠組みを提供したい

I 社会心理学の視点：行動は特性と環境の関数

心理学イコール「心のケア」を扱う学問分野ではありません。心の問題を扱う学問は臨床心理学です。また他の心理学は個人に注目するの

に対し、社会心理学は、環境が個人に及ぼす影響にも注目し、人間の行動を、特性(能力や性格など変化しにくい個人差)と環境(他者、制度、状況など)の関数として理解します。

法学や経済学は「規範や合理性(～であるべき)」を前提にしますが、社会心理学は、「記述(～である)」の学問です。判断エラーや反射的反応などネガティブな側面にも着目し、私たちの判断や行動はしばしば規範や合理性から逸脱することを見いだしてきました。

これらの知見から新しい政策の潮流が生まれました。

II 新しい政策の潮流：モノや選択肢

環境そのものをデザインする

エラーや癖など人間の实態を踏まえて、それ自体を直そうというのではなく、その人を囲んでいる環境(モノや選択肢、交通では車や道路の構造)を変えることで、判断や行動を変えようとする方法です。

主たる例として、「人間中心主義」「ナッジ」「行動インサイト」の三つの潮流があります。

II-1 人間中心主義

心理学者であるノーマンは、モノと人間との相互作用について、モノは人間が使うことを前提として作られているのだから、それがうまく使いこなせないときは、「ヒューマンエラー」ではなく「デザインエラー」であると指摘。良いデザインというのは、人間の实態を理解するところから始まるとして、人間の癖や反射的反應などを直すのではなく、モノの方を人間の側に歩み寄らせる、そういう意味で人間中心主義を提唱しました。(中略)

こうした人間中心主義、モノのデザインについての考えを私たちの意志決定に向けることが、次のナッジと呼ばれる考え方です。

II-2 ナッジ(Nudges)

「ナッジ」は、英語でそっと押す、そっと知らせるという意味です。

私たちはしばしば規範から逸脱し間違っただ判断を犯す存在ですが、それが重大な結果をもたらすのであれば、放置するのではなく教えてあげるべきではないか、と考えます。法律ではありません。選択の自由があるテーマについて、選択の余地を人々に残しつつ、エラーに陥りがちな判断や行動をそっとつついて軌道修正しましょう、そういう考え方です。

その原則のいくつかについて紹介します。

インセンティブは、利益とか損害とか私たちの行動を駆り立てる誘因のことです。政策的な使い方の基本は、増やしたい行動には報酬を与え、減らしたい行動には罰金を課したり報酬を剥奪するということです。

従来から、行政、司法はこのインセンティブを活用してきましたが、損害など主に物理的な側面しか射程に入っていませんで

した。

これに対して、心理学者は、自尊心や名誉、労力や手間、楽しさなど心理的なインセンティブを行動の重要な規定因として重視します。

次は、人間はエラーを犯す存在という前提で設計に組み込む、エラーを予測することです。

もう一つは、デフォルト(初期設定)を変えること。複数ある選択肢の中で事前に選択肢が埋められている場合、私たちには誰かが設定してくれた初期設定を踏襲する傾向が非常に強くあり、これは人類普遍の傾向です。こうした惰性や前例踏襲を逆手にとって利用するもので、ナッジの6原則の中でも効果が最も大きく、多くの社会実装が行われています。

次は一番新しいナッジの発展形の構想です。

II-3 行動インサイト

「行動インサイト」は、政策での活用が期待される行動科学の知見であり、行動科学は人間の心と行動についての因果関係、実験で明らかになった知見の総称です。ナッジや人間中心主義を含みますが、より広義の行動科学の知見を意味しています(下表参照)。

一つ実験～「包み紙が食べる量を減らす」～を紹介します。私たちの行動に、いかに些細な労力が影響しているかを実証したものです。

この現象を逆手にとって利用する場合を行動障壁といいます。列車のホームドアは、自殺という望ましくない行動を抑止するために設置された行動障壁の典型的な利用例ですが、これも環境を変えることで私たちの行動を変える試みの一つです。

II-4 各国と日本の「新しい政策の潮流」

こうした、行動インサイトを社会実装するパ

潮流	前提となる人間観	介入の対象
人間中心主義	「固有の癖がある」	ドア、スイッチ、ボタンなど
ナッジ	「しばしば判断エラーをおかす」	あらゆる選択肢
行動インサイト (社会心理学)	「規範や合理性からしばしば逸脱する」	人間をとりまく環境すべて
	「環境に影響される」	

〈問題を解決する新しい潮流：要旨〉

イオニアは英米の2カ国です。

特にイギリスが早く、2010年にキャメロン首相が、ナッジの提唱者に触発されて内閣府に専門の組織、BIT（行動インサイトチーム）、通称「ナッジユニット」を設置しました。現在は官民出資の法人として独立し、国外からの助言にも応えています。

アメリカでは、2015年にオバマ大統領が英国のBITをモデルにSBST（社会行動科学チーム）を設置しました。ここに公務員と社会行動科学者が所属して連邦政府機関への助言を行っています。

この他、国際連合やEU、世界銀行、OECDという機関でも行動インサイトが多く推進されています。

日本では、2017年に環境省の若手官僚が行動科学チーム、日本版ナッジユニット(BEST)を立ち上げています。ここでは、環境問題に焦点を当てて産学政官民が連携して行動インサイトを進めており、私も有識者委員として参加しています。この官僚は、留学先のカナダで、行動インサイトが政策場面で日常的に使われているのを目の当たりにして、日本に帰ってきて組織を立ち上げました。研究会レベルでは、内閣府など多くの府省庁に設置されています。

これが日本の動向ですが、これら新しい潮流

の交通政策への適用は未だほぼありません。それがどのようにすれば可能なのか検討します。

Ⅲ 交通政策への適用：環境へのアプローチ

Ⅲ-1 新しい解決策

これまでの交通政策は、専ら人間(歩行者、自転車、運転者)を対象に、主として情報提供や教育、部分的なインセンティブ(違反をしても全て罰せられるわけでない)によって、人々の心と行動を変えるべく働きかけてきました。その前提になっているのは、規範的・理想的な人間像～正しい情報と知識、品性があれば、エラー(操作ミス、集中力の途絶、飛び出し)は起こらない、防ぎうる～でした。

しかしながら車の運転は元来極めて高次の認知的タスクです。こうした多重情報を無自覚に処理できるようになるには相当な意識的鍛錬を要します。それでもなおふとした気の緩み、疲労、天候など私たちにコントロールできない外的要因も多数存在しています。明らかに人間の情報処理可能な容量を超えています。完璧に集中していて、かつ外的条件が全て揃った時はじめて無事故が実現される、そうした水準を私たちはノーマルだと見なしていました。

心理学者から言わせれば、前提となる人間像が明らかに実態と乖離している、こう言わざる

対象	従来	環境へのアプローチ
個人	歩行者・自転車： ・とびだしの危険を教える	・インセンティブを徹底する(監視カメラによる加罰)
	運転手： ・法令順守を求める ・違反発覚時に刑罰を課す	
環境	自動車	・デフォルトを変える(踏み間違い防止、ハイビームの自動切換、アルコール呼気検査) ・エラーを予測する(脇見運転時の警告、ADAS) ・被害を最小化する(リミッター、自動制御、ソフトカー) ・記録と保全(ドライブレコーダ)
	道路・信号	・デフォルトを変える(歩車の完全分離、歩車分離式信号、通り抜け禁止) ・エラーを予測する(ランブルストリップス、ガードレール) ・被害を最小化する(ハンプ、狭さく、ゾーン30、グリーンベルト、錯視) ・記録と保全(監視カメラ)

〈交通死傷と環境へのアプローチ〉

を得ません。エラーは起こる、咄嗟の判断を誤る、これが平均的な人間の姿であり、この状態こそ前提とするべきです。

これまでこの前提を認めるのが難しかったのは、おそらく、これを認めた場合に「ではどうしたら良いのか」という打つ手が見えず、私たちは何もできない、無力だということを認めてしまうことになるからでしょう。

しかし、今は新しい解決策が手元にあります。人間を取り巻く環境、具体的には、車、道路、そして構造物(信号など)を変える、デフォルトを変える、エラーを予測する、行動障壁、これらを使って我々の行動を変えることが出来る、これが核心です。下表右欄をご覧ください。

Ⅲ-2 環境へのアプローチ：自動車

ブレーキとアクセルのペダル踏み間違い防止、これは構造的な原因ですので、構造的な解決が可能です。今は防止装置の後付けが出来、自治体が助成金を出していますので、安く付けられますが事故は減っていません。人間には、自分は大丈夫という楽観バイアスがありますので、わざわざ後付けはしないのです。メーカーには、全車装備にするのは採算が合わない、注意すれば防げるという従来の発想が根強く残っていますが、これを標準装備、デフォルトにするということが非常に重要です。

前照灯切替の自動化、アルコール呼気検査の導入なども、デフォルトを変えてそうしなければ乗れないという形にしなければなりません。

スマホを操作しながら運転するという深刻な問題の抑止に、歩きスマホを警告するアプリを自動車バージョンに改訂し、全スマホに共通装備することが必要です。

また、速度超過を抑止する直接的な方法としてリミッターがあります。車の上限速度を法定速度にすることや、走行している道路を制限速度以下で走るように自動制御することも技術的に可能です。

より包括的な先進運転システム(ADAS)ですが、単なる警告からデフォルトの変更に進化しています。例えば前の車がブレーキをかけると自動で減速したり、車線を逸脱しそうになるとハンドル操作を促します。多くの新車で標準装

備され、近年の交通死者数減少に寄与しているとの説もあります。スバルのアイサイトがその先駆けと言われます。

ソフトカーは小栗幸夫氏の開発です。速度制限によって車の有害性を無くす。そのためにメーカーと共同開発されました。人はエラーをするということを踏まえて作られ、最大速度を時速30キロとした点がポイントです。

Ⅲ-3 環境へのアプローチ：道路

速度超過の抑止策として、ハンプ(減速帯)、狭さく、グリーベルト、ゾーン30、などがあります。また「錯視」を利用し、カーブの直前で道路の白線の間隔を狭めて、運転者に速度を出していると実感させ無自覚に速度を落とさせ事故を減らすという試みもあります。

将来的にはこのような道路の速度抑制策と車の自動制御とを連動させることが望ましいと思います。

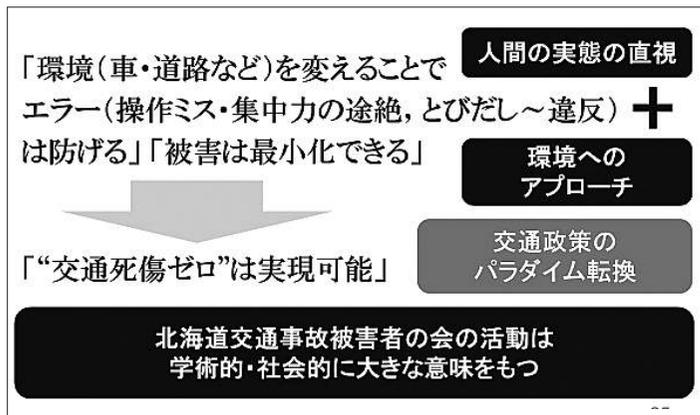
従来インセンティブをより徹底させる方法も同時に可能です。例えば、監視カメラで違反車や車検切れを感知し自動で罰金を課すなど効果を上げている外国の例もあります。

はじめからルールを守るつもりが無い人は一定数いますが、多くの場合、守る気持はあるがうっかりという結果のエラー、これは予測可能ですので、未然に防ぐ、あるいはエラーがもたらす結果を緩和することが出来ます。この対策は、単一では無く幾重にも講じて防ぐことが重要です。

道路と構造物への介入ですが、理想の解決法は、車、自転車、歩行者の3者を交錯させない完全分離です。究極の歩車分離は、地上を歩道と緑地のみとし、車両は地下を走る縦型の歩車分離。縦型が無理なら横型、横型を展開する広さが無いならガードレールで交錯させない。

あるいは、そもそも車の乗り入れを禁止するというのが有効です。ヨーロッパやアメリカでも進めており、アメリカはクルマ社会ですが、観光客の多いサンフランシスコはもとより、ロスアンゼルスでも市街地での車の乗り入れ禁止が進んでいます。

ただし、生活道路では車の乗り入れを完全に禁止できないことがあります。その時に有効



(交通事故をめぐる 新たな態度)

なのは、先ほどもお話にあった歩車分離式信号です。長谷智喜さんが長く推進してきました。

これについては、警察庁が効果検証を行い、その有効性を確認しています。(中略)

IV 課題と総括：交通死傷ゼロに向けて

IV-1 交通事故を軽視する価値観を変える

ではどうして、これほど実効性のある提案が直ちに社会実装されないのか。

理由の1点目は、自動車が奪う人命と健康が一度に多数ではなく日々生じる“少数の被害者”の蓄積であることによる感覚の麻痺です。

そして、社会がこれを重視しない背景にあるのが、戦後国策として推進されてきた自動車産業への依存です。交通事故は結果によらず過失として扱われ、利便性や経済効率のトレードオフとして死傷被害はやむを得ないものと黙認されてきました。こうした複合的要因が交通死傷に対する社会的、行政的、法的、そしてメディア的な軽視をもたらしていると考えます。

2点目は、環境より個人の悪質さが注目されやすいことです。交通死傷をもたらす本質的要因である構造、環境による影響を軽視し、ミスした人間の特性にその原因を帰する傾向は根本的な帰属の誤りといえます。これは我々の中にある非常に普遍的かつ根強い傾向です。

3点目の要因は価値観です。本フォーラムの

目的の一つは、この交通事故を軽視する社会の価値観(自動車優先社会)を変えることにあります。理解してはいますが、政策の決定において重要なのは、社会の人々の価値観とリソースとエビデンスを総合的に考慮して、その時点で最も望ましい政策を採用するという考え方です。

人々がその重要性を認識していない政策は実現できません。特に交通死傷に関しては、「打つ手がない」という従来の手詰まり感が加わり、「交通死傷が起こるのは“仕方ない”と

いう開き直り、正当化という負の相乗効果により「思考停止」に陥っていますが、これを交通政策の新たな態度へとパラダイム(認識の枠組み)転換を図らなければなりません。

IV-2 “交通死傷ゼロ”は実現できる

私が会の方と初めてお会いしたのは13~14年前ですが、その頃は私自身、交通死傷はむごいものだが、ゼロにするのは難しい、そう思っていました。しかし、こちらのフォーラムに何度も参加し、種々の提案を知り、また、心理学者として、人間の本質、脆さと弱さ、それに環境が私たちの行動に及ぼす影響力というものを思い起こしたとき、貴会の提案の本当の意味が理解出来ました。

“交通死傷ゼロ”は実現できる。可能か不可能かではなくて、やるかやらないかの問題である

今はこのように考えています。私たちの手許には既に幾つかのソリューション(解決策)があるので。あとは価値観と意図の問題です。

この言葉で話を締めたいと思います。ご静聴ありがとうございました。

※フォーラムの詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報69号に特集しています。会のサイトからご覧下さい。

(札幌市在住)

「道にハンプを！」これは私の持論である。本来なら、すべての横断歩道の手前にはハンプを設置してほしい。もっと言うならば、市街地の生活道路には100メートルごとに設置してほしい。そうすることで、クルマは減速して走らざるを得なくなる。クルマという凶器が歩行者に安全であるためには、減速こそが必要不可欠な条件であると私は信じる。

2年ほど前から、私はそのことを市の道路課にアプローチしてきた。鳥取市議会議員のUさんと町内会長を通じて訴えてきた結果、私の住む町内の十字路(市道)に設置されることになった。ここは昼間(午前7時～午後7時)は一方通行であるが、それと交差する道は2方向からクルマが来るので、3方向の交差点になり(夜間、早朝は4方向)、年に1、2回は衝突事故があり、危険性が大きい上に通学路でもあるので、ぜひハンプを設置してもらいたいと思っていた。

クルマは一時停止を確実に行わなければならないはずであるが、中にはそのまま突っ切って行くクルマもあり、心を痛めていた箇所である。鳥取市の道路課のTさんの理解があって、この度「ゾーン30プラス」とハンプが設置されることになったのである。

[ハンプの構造の概要]

高さ:中央部は道路より8センチメートルの高さ(ゆるやかに盛り上がっている)

色:黄色(中央に長さ3メートルの白い十字)

形:十字形で、縦幅6メートル、横幅3メートル



[写真1]ハンプ設置前の道路



[写真2]ハンプ設置後の道路1



[写真3]ハンプ設置後の道路2



[写真4]上から見たハンプ



[写真5] ハンプにつけられた「ゾーン30プラス」の文字

* 「プラス」の文字は「ゾーン30」に加えて段差(ハンプ)があるという意味(鳥取市の説明)。



[写真6] ハンプにつけられた「段差注意」の文字



[写真7] ハンプにつけられたゾーン30プラスの交通標識1



[写真8] ハンプにつけられたゾーン30プラスの交通標識2

【その後】

2023年11月15日に設置されて約1ヶ月経ち観察しているが、ハンプを意識して減速するクルマは増えたものの、中には無視してそのまま突っ切って行くクルマもある。またハンプを乗り越えたあと、減速しないで30キロ以上のスピードで走って行くクルマもある。

そういう無謀なドライバーを減らすには、前述したように街中にハンプおよびボラードなどを増やし、クルマを物理的に減速させる構造にするしかないのではないかと切に思う。

後日、鳥取県警より「ゾーン30プラス」の設置は鳥取・島根の山陰両県では初めてなので、記念のセレモニーをやることになったという。12月12日警察の音楽隊が日進小学校とハンプの前で演奏することになったが、当日はあいにくの雨で外では演奏できず小学校でのみとなった。このことはNHKのローカルニュースでも放映された。

聞くところによると「ゾーン30プラス」は、一昨年千葉県八街市で小学生5人がトラックにはねられて死傷したことをうけて各地で整備が進められ、昨年度末までに全国で66ヶ所設置されているという。

鳥取県警察本部によると、道路管理する自治体、通学路がある地域住民と協力して、今後「ゾーン30プラス」を増やしたいとのことである。

(鳥取県鳥取市在住)

路線バスは遅すぎる！ 優先レーンや優先信号の普及促進を

小島 啓

路線バスや鉄道等の公共交通は、安全性、環境性、ユニバーサル性、渋滞、インフラコスト、都市のコンパクト化、健康等々、様々な面で自家用乗用車（以下、車）より格段に優れているにもかかわらず、日本各地で衰退し続け、車依存が加速しています。この主な原因は、下記2点だと考えられます。

- ①車に関する費用が定額（に近い）部分の割合が大きく従量制の部分の小さいため、車の使用時費用が公共交通運賃より大幅に安いこと
- ②公共交通が、車より大幅に時間がかかること

①については、[会報113号12ページ](#)に記載していますので、ご参照ください。

本稿では、②の原因の中で、表定速度（停留所等での停止時間を含む平均速度）が特に遅い路線バスについて、解決策を提案します。

低いバス優先レーンや優先信号の普及率

路線バスの表定速度が車より遅い主な理由は停留所に頻繁に停車するからですが、停留所を減らすことは困難です。このため、車と同等以上の表定速度にするためには、停留所以外、停まらないようにすることが最も効果的だと考えられます。なお、鉄道（路面電車以外）では、道路と交差している場所（踏切）も鉄道優先であり、駅以外、停まらないことが当たり前です。

つまり、渋滞や信号待ちを回避するように、バス優先レーンやバス優先信号（バスが近づくと青になる信号）をバス路線内に導入すれば良いのですが、現状では、これらはごく一部（2009年で0.2%）の場所にしか導入されていません*1。この主な理由は、バス以外の車（以下、一般車）について渋滞が悪化することを憂慮していると思われる。

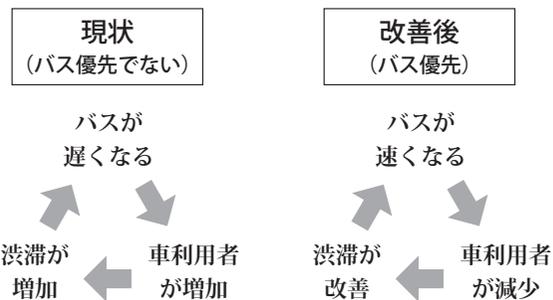
しかし、本当に渋滞は悪化するのでしょうか？

そもそも、道路上でバスが車と同じ優先度であることは、妥当なのでしょうか？

車からバスに転換すれば、交通量は1/46に減る

一般的な路線バスの最大乗車人数は60人程度である一方、車の平均乗車人数は1.3人と言われている*2ため、路線バス1台の乗車人数は、およそ車46台に相当します。つまり、車の利用者全員がバスに乗れば、通行台数は最小で1/46に減ることになり、一部がバスに転換するだけでも交通量がかなり減ることが考えられます。

このため、バス優先レーンや優先信号を導入しても、バスの運行本数を増やす等、車利用者にバスへ転換を促進させる対策を行えば、一般車が渋滞することは無く、むしろバスを利用することで速く楽に移動することが可能になります。逆に現状では、バスが優先されず遅いため車利用が増え、渋滞が悪化し、さらにバスが遅くなるという悪循環に陥っていると言えます。



また、車利用者が減らなくても、多数の人が乗車しているバスを先に通すことは、道路を通過する時間当たりの人数を増加させることになるため、道路の効率の観点でも妥当だと言えます。

なお、バスの運行台数が増えることで、バスの渋滞や運転手不足等の問題も考えられますが、利用者数に応じて接続バスや長編成のLRT等を導入することで、対応は可能です。運転手不足対策については、[会報114月号16ページ](#)にも記載していますので、ご参照ください。

車利用者は道路を不当に広く占有している

次に、道路の利用を道義的な面で考えてみます。

人が移動する際に使用する1人当たりの道路占有面積は、やむを得ない事情がある場合を除き平等であるべきですが、車利用者は身体の周りに大きな鉄の囲いを身につけて、バス利用者の何十倍

もの面積を正当な理由なく占有しています。図のように、乗っている人間だけに注目すれば、いかに不平等であるかがわかります。

また、車利用者は不当に広い道路占有により渋滞や信号待ちを発生させてバス利用者の円滑移動を妨げていることで、多大な迷惑をかけていると言えます。

バスは車44台を追い抜いて良い

車46台が渋滞している場合、車を利用して人がバスに乗ればバス1台の道路占有で済むため、後続のバスは車44台分の距離を前に進めます(バス1台の長さが乗用車約2台分で、46-2より)。

このため、勝手な都合で道路を広く専有し渋滞を発生させて迷惑をかけている車利用者は、詰

乗用車の後ろにバスが並んでいます。



人で表すと、こうなります。平等でしょうか？

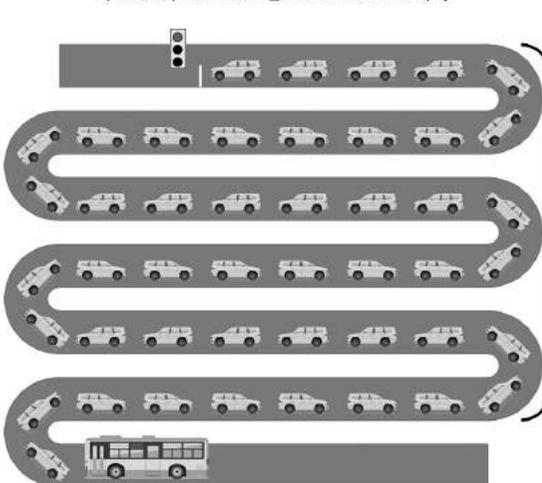


め合って乗っている多数のバス利用者を先に通行させることが道義的に妥当です。つまり、渋滞する区間には可能な限りバス優先レーンを設け、バスを先に通すことが妥当だと言えます。

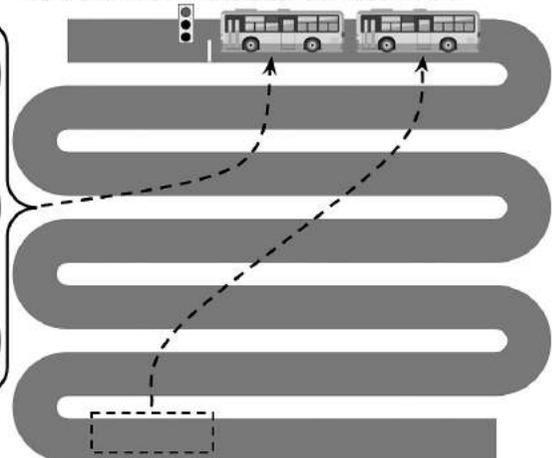
バスは信号で止まらなくて良い

次に、交差点での信号待ちについて考えます。多数の車が交差点を通過している際、交差する道路は赤信号になっていますが、この車利用者が全てバスに乗れば、交差点を通過する交通量は最小で1/46に減少するため、信号はほとんど不要となります。これにより、交差する道路にバスが来た場合、交差点でほとんど止まらずに通過することができます。つまり、車を利用することが交通量を大幅に増やし、信号を必要とさせ、結果的に交差する道路のバスを止めてい

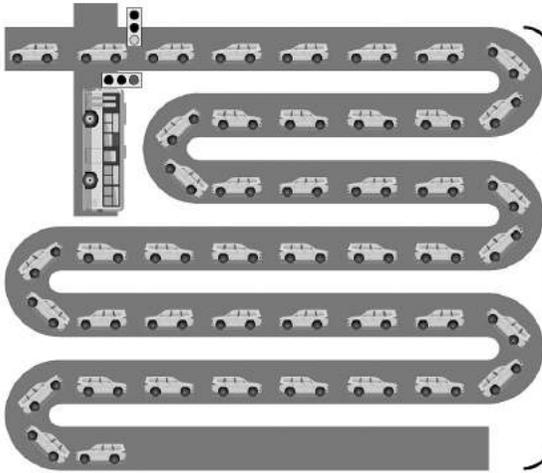
車の渋滞にバスが巻き込まれています。



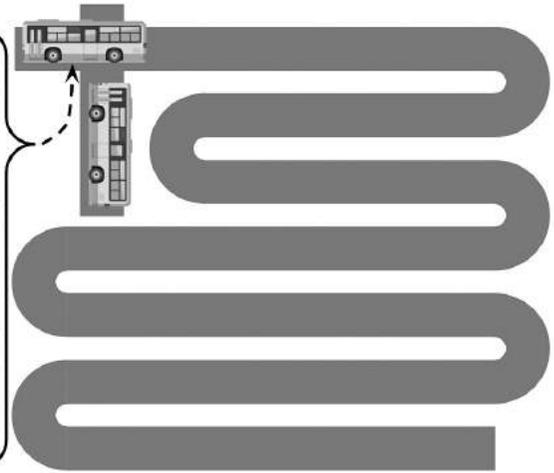
車利用者全員がバスに乗れば、後続のバスは車44台分進めます。だから、バスは車を追い抜いて良いはず。



車通過のために、交差する道路でバスが信号待ちをしています。



車利用者がバスに乗れば、交通量が減って信号が不要になり、交差するバスはすぐに進行できます。つまりバスは交差点を優先通行して良いはず。



ることになります。

このことから、バスが接近する信号を青(または黄点滅)、交差する道路の信号を赤(または赤点滅)にして、バスを優先的に通すことが道義的に妥当だと言えます。

以上により、バスは渋滞区間や交差点を優先的に通行させることが、渋滞対策としても道義的にも妥当だと言えます。よって、バス路線における全ての渋滞区間や信号に、バス優先レーンや優先信号を整備すべきであり、それによって車からバスへの転換が促進されると考えられます。

バスと歩行者の優先度

次に、バスと歩行者の優先度について考えてみます。信号の無い横断歩道や交差点等において、現状はバスや路面電車よりも横断歩行者が優先ですが、海外では路面電車の方が歩行者より優先の場所もあります^{*3}。また、日本でも一般の鉄道は踏切や道路併用区間で車両優先となっています。

社会に対する有益性の大きさを考えると、多数の人が乗車していることが多い車両を少数の横断歩行者のために停車させることは、明らかに非合理的であるため、バスや路面電車は横断歩行者より優先させることが妥当だと言えます。

なお、安全性の面から、信号が無い横断歩道

がある場合は、歩行者や他の車に対して注意を促す接近警報器(表示や音)を道路や車両に設置したり、横断歩行者が近くにいる場合は速度を落とす等の対策が必要であると考えられます(鉄道の踏切や道路併用区間、緊急車両と同様)。

道幅が狭い場合

バス優先レーンを設置しようとしても、道幅が狭くて設置が困難な場所も多くあります。しかし、鉄道の道路併用区間では、道路中央に単線の軌道があり、鉄道車両が来たら両側の車線の車が路肩に避ける方法で優先通行している場所もあるため、バスでも同様の対応により多くの道路で優先通行が可能だと考えられます。その他の改善案については、[会報110号29ページ](#)でも記載していますので、ご参照ください。



狭い道路中央が軌道となっている例
[Googleマップ](#)より

また、昨今各地で導入が試行されている自動運転バスについても、他の交通より優先させる交通ルールや信号システム、優先レーンと共に導入すれば、優先車の通行を妨げないようにしたり、駐車車両を回避する等の高度な技術が不要となるために、導入のハードルが大きく下がり、早期の導入が可能になると考えられます。つまり、道路に埋め込んだ磁気マーカ等に従って走行し、前方に障害物を検知すれば停車するという、単純な制御になります。これは、AGV（無人搬送車）と呼ばれる何十年も前から工場内等では当たり前で使用されている技術と原理的には同じであり、それを公道上に拡張したものと言えます。



AGV(無人搬送車)の例
ヤマハロボティクス公式チャンネルより

バス優先信号のコスト対策

バス優先信号は、バスと信号双方に通信器等の設置を行う必要があるために、導入にはある程度のコストがかかる問題があり、普及が進まない一因となっていると考えられます。一方、日本の信号機の数、諸外国に比べて桁違いに多いと言われており、バスの表定速度が低下する一因と考えられるため、信号をラウンドアバウト等の無信号交差点に変更し、交差点ではバスを優先するルールにすることも有効だと言えます。なお、信号機の数やラウンドアバウトの詳細については、[会報111号](#)18ページに記載していますので、ご参照ください。

以上の事をまとめると、多くの人が乗っている車両を優先した方が多くの人の利益になるという、非常にシンプルで当たり前の考え方になります。この考え方は路線バスだけでなく路面電車にも当てはまりますし、定員の多い自家用バスや観光バス等も含んでも良いかもしれません。また、タクシーについても、乗合の場合や、バスや鉄道の通っていない場所や時間に限定すれば、公共交通を補完する役割として、優先すべきではないかと考えられます。なお、アメリカの高速道路には2または3人以上乗車している車だけが走行できる優先レーンがあり*4、類似の考え方であると言えます。

しかし、車利用者が多い現状では、バス優先レーンや優先信号等、車の利便性を下げることに対して大きな反発があると考えられます。このため、現状の道義的不公平さも含めて、行政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くと幸いです。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. [国土交通省 交通\(人流\)の利便性向上、円滑化及び効率化P8より公共交通優先システム\(PTPS\)の総延長は730.3km\(2009年\)](#)、[国土交通省 地域交通をめぐる現状と課題P5より全国のバス路線合計約40万km\(2019年\)](#)なので、 $730.3/400,000 \approx 0.2\%$
2. [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](#)
3. [国土交通省 歩行者と路面電車の空間整備について～トランジットモールの導入に向けて～P12](#)
4. [カー・プール・レーンを制する者がフリーウェイを制す！〈ライターHideoのアメリカ取材珍道中：連載 第4回〉](#)

(神奈川県横浜市在住)

ヨタヨタ歩く92歳のわが夫。寝たきりではなく、食べ物もおいしくいただいています（'23年10月現在）。公道に行く彼の様子を111号、112号、113号、114号と載せていただきました。ご愛読(?)ありがとうございました。

さてもうひとつの移動手段—クルマ椅子。夫は4輪自転車はよく利用していましたが、クルマ椅子を嫌がっていました。歩けないみたい。東京に住む娘一家のところで半日を過ごしました。そこには4輪自転車はない。近くにハッピーロードというすてきな商店街があります。夫も行きたがっている。娘がクルマ椅子を借りてくれました。なんと、じいちゃん、ありがたくチンと座って私たち5人で繰り出しました。中学一年生の孫娘に押しってもらってご満足！嫌がるどころか嬉しそう。そして孫娘の面倒見のいいこと（スママセン、身内をほめて）。

今、世界中高齢社会。おめでたいことです。高齢者も外に出ましょう。外はいい。歩行困難な人はクルマ椅子に乗って！クルマ椅子発明者の

方、ありがとうございます。

p.s. 以下報告させてください。

夫はこの“会”が好きで、私より遅れて会員となりましたが、私たちの春の大事な行事として、夫婦2人で北とびあや、きゅりあんで開催された総会に楽しく参加してきました。夫のメッセージは私にもわかりにくく、私を苦しめもしましたが、夫はなんのその。みなさま辛抱強くおつきあいをいただきました。ありがとうございました。その愛する夫が、'23年11月永眠いたしました。前日まで歩き、食べ、私のそばで旅立っていきました。「クルマ社会」を共に見直そうとした夫、苦しみに逝きました。訃報を知って心のこもったお便りや電話を下さった“会”の人たちにはお礼申し上げます。私はこれからもバッグに夫の写真を入れて総会に参加いたします。今後ともどうかよろしく願ひいたします。

（茨城県龍ヶ崎市在住）

川柳

ムカつくぜ 早く渡れと 手のサイン

轟音が 唸りをあげる 通学路

死にたいか 爆音響かす 若者よ

免許取り その日のうちに 事故起こす

立ち話 クルマの音に 掻き消され

轟音が 寝床の中を 掻きむしる

（直）

『世界に学ぶ自転車都市のつくりかた 人と暮らしが中心のまちとみちのデザイン』

宮田浩介 編著／
小畑和香子・南村多津恵・
早川洋平 著
学芸出版社
2023年11月刊
四六判・256ページ
2,640円(税込)
ISBN 9784761528669



「出羽守」というスラングをご存知だろうか。「海外では～なのに日本では～」と他国を引き合いに出して日本の現状を嘆く人たちが馬鹿にする言葉である。その言葉の裏には、日本には日本固有の事情、やり方があるだとか、海外でよいとされているものが日本でもそうとは限らない、といった主張があるらしい。だが、どこの国でも自動車は同じような時代に同じように道路を支配してきたわけだし、こと道路交通に関して言えば、日本固有の事情とやらは「英語で情報収集する層が薄いので海外のことはよくわからない」程度のものだろう。そして、そのような残念な事情をありがたくも吹き飛ばしてくれるのが本書である(なお出羽守のほうでもつついいうっかり「欧米では～」と主語を大きくしてしまい、主張する内容の説得力をいわずらに下げってしまうことも多い。そんな軽率な出羽守諸氏も、ぜひとも本書を手にとってもらいたい層のひとつだ)。

本書の出版元である学芸出版社は「建築・まちづくり・コミュニティデザイン」を得意分野と標榜している。同社の書籍一覧を眺めると「コンパクトシティ」「タクティカルアーバンイズム」「Maas」といった馴染み深い単語が並んでおり、実は自転車の本も今回が初めてではない。私の部屋の本棚にも、同社の「自転車とまちづくり」「サイクルツーリズムの進め方」とい

った本が鎮座している。こうした、自転車を主題に据えた書籍の系譜と、ちかごろよく見かける「〇〇(国や都市の名前)の△△はなぜ××なのか」的キャッチフレーズをかけ合わせたらどうなるだろうか、というのがひょっとしたら企画の出発点だったのかもしれない。だがここまで濃密な内容になるとは、担当編集者でも想像していなかったのではないだろうか。

本書の「世界に学ぶ」というフレーズは誇張でもなんでもない。取り上げられている国や都市は、地理的にはもちろん、時系列的にもまさに最先端(あるいは未来)たるデンマーク、オランダから、この10年、15年というスパンで着実に成果をあげてきたニューヨーク、ロンドン、そしてコロナ禍を機に爆発的な発展を遂げたパリと、自転車交通の話題を追っている者であれば納得しかねないチョイスになっている(続刊が発売されることになれば、次はどこ都市を取り上げるべきかで激しい議論がかわされるかもしれないが)。また、そうした「あこがれの地」「向かうべきところ」を高い解像度で見せてくれるだけでなく、そこを目指していままさに激しい戦いを繰り広げているドイツ、穏健で粘り強い活動を続ける滋賀県といったところの市民の活動が事細かに紹介されていて、わたしたちがはじめの一步を踏み出すにあたって、まずはどこへ向かうべきかを定めるための好材料を提供してくれている。

そして話題は未来から現在、過去へと移ってゆく。ふだん意識されることのない(どころかマナーが悪いと非難されることのほうが目立つ)日本の自転車利用＝ママチャリ文化のすばらしさをかの名著「世界が称賛した日本の町の秘密」を引き合いに語り、それがいかにして実現されていたか、そしてどれだけ軽視されてきたかをつまびらかにする。ここで本書が終わっていたなら私たちは本を閉じたあと途方に暮れるところだが、ありがたいことにこれに続いて「自転車

利用環境かくあるべし」についてもページが割かれている。本書で紹介されてきた国々の取り組みに通底する原理原則と、それを体現するための街や道路の設計のディテールについて簡潔かつ十分に述べられており、ふだんから政府主催の自転車関連会議の資料や議事録を読んでいる立場から言わせてもらえば、そうした会議に参加している有識者諸氏よりも本書のほうがずっと目が行き届いているように感じる。

本書を特徴づけるものとして、豊富な写真と充実した参考文献も挙げておかねばなるまい。自転車都市のあるべき姿を見事に表現した表紙をはじめ、本文中でも各都市の活動家や行政組織(が発注した先のデザイナー)が撮影・作成した説得力の高い写真は図版がこれでもかと用いられている。使用許諾を得るのにどれだけのやりとりがあったのか、想像するだけで目が回りそうになる。もちろん筆者のみなさんが自身で撮影した写真や各種アプリを駆使して作成したイラストなどもふんだんに使われている。ブログ記事などに掲載するための「主題に沿ったわかりやすいメッセージを含ませられる写真や図」を用意しようとしたことがある方であれば、なにげなく配置された写真に込められた熱意(ないし

は執念)を感じることができるだろう。

また本文で言及されるファクトには、Wikipediaも真っ青な勢いで参考文献が添えられていて、読者が深掘りしたくなったときに(外国の話題だから検索キーワードもよくわからないなあ)などということがないよう配慮されている。

日本では、自転車の話題といえば、昨年春のヘルメット着用努力義務可、そして昨年の暮れごろから取り沙汰されるようになったいわゆる青切符の導入と、自転車を利用する個々人に働きかけてなんとかしてもらおうという施策ばかりが目立っているが、本書を読むとそうしたやり方がいかに見当外れであるかに気づかされる。だがそのことを嘆くだけではどうにもならない。国や自治体があさっての方向にむかって無駄なあがきをしているとき、それを正すことができるのは私たち市民だけだ。そして本書は間違いなく、闘う市民の支えとなってくれる。ぜひとも手にとって、私たちの孫だかひ孫だかが「日本ではこんなにたくさんの人が自転車に乗っているのに海外では～」と、したり顔で語ることのできる未来の実現に力を貸してほしい。

(里見岳男)

狂い咲きのゆきやなぎ
(会員K・Tさんの絵)



『“歪んだ法”に壊される日本 事件・事故の裏側にある「闇」』

郷原信郎著

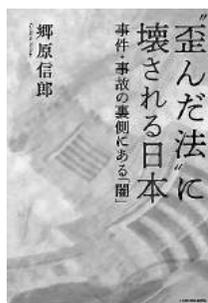
KADOKAWA

2023年3月20日刊

四六判/272頁

1760円(税込み)

ISBN：9784046061539



【目次】

- 第一章 刑事司法が「普通の市民」に牙をむくとき～日本の刑事司法制度で被告の訴えは届くか
- 第二章 「日本の政治」がダメな本当の理由～「公選法」「政治資金規正法」の限界と選挙買収の実態
- 第三章 東電旧経営陣への一三兆円賠償命令という「異常な判決」～「原子力損害賠償請求法」とガバナンスなき電力会社
- 第四章 「消費税は預り金」という“虚構”が日本経済を蝕んでいる～転嫁困難な中小企業が置かれた厳しい環境
- 第五章 交通事故の加害者が“つくり出される”とき～「自動車運転過失致死傷罪」による事故原因究明は正しいか
- 終章 “歪んだ法”をなくしていくために～急がれる法教育の導入

この本は、理系出身でありながら司法試験を受け、検察官として奉職した異色の経歴を持つ著者による、司法に関わるいくつかの問題の実例を告発した啓蒙の書である。

目次にある様にテーマは広範囲にわたっていてそれぞれ読み応えがあるが、評者は第五章が読みたくて、本書を手にとった。

最近の池袋の暴走事故でも、最初被告は自動車の制御機構の誤動作を強く主張していた。しかし、結局それは否定され、有罪となった。では、現実に事故後の自動車の事故原因究明はどうやって行われているのであろうか。そこには信じられない実態が隠されていることが本書によって明らかにされる。本書では軽井沢のスキーバス転落事故などを取り上げて、警察がどのようなやり方で証拠固めをしているかがつまびらかになる。

以前より警察当局の理系マンパワー不足には懸念を抱いていたが、この本で明らかにされる実態を知ると、真の原因が隠され、全て運転者の罪にされてしまう惧れがひしひしと伝わってくる。今後の自動運転の事故原因究明に際しても、同様の問題が生ずる強い危惧を抱かざるを得ない。事故調査委員会の設置など市民として要求すべきことはある筈だ。

(SS生)

会員の皆様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。

『自転車と女たちの世紀 ——革命は車輪に乗って』

ハナ・ロス著
坂本麻里子訳
株式会社Pヴァイン
2023年1月刊
2,970円(税込)
四六判 480頁
ISBN 9784910511382



これは自転車の本であり、これまで語られてこなかった歴史であり、政治的な抵抗と命がけの冒険の書であり、誰もが勇気づけられるであろうペダルを漕いだ素晴らしい女たちの物語。

(発行元の紹介文より)

【目次より】

第一部 革命

- 1 自転車に夢中
- 2 手に負えない自転車女たち
- 3 そんな格好で外出はもってのほか
- 4 トランスミッション(変速器)

第二部 抵抗と反抗

- 5 自転車に乗る権利をめぐる闘い
- 6 女たちよ、決起せよ！

第三部 開けた道へ

- 7 大脱走
- 8 どこまで遠くに行けるか
- 9 世界を回れ

第四部トラック、ロード、マウンテン

——各種レースの女王たち

- 10 競技は人生
- 11 女々しいサイクリング
- 12 やっと私たちのことが見えるようになりましたか？

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。



共同代表より

青木 勝

先日、小学校で模擬選挙をしたというテレビを見ました。ある小学生が地元の市議会選挙の投票率が最低になったことを知り、政治に無関心の人が多ければ町は良くならないと思いました。そのため政治に関心を持つこどもを増やすため「こども選挙」を要望する手紙を市長に出して、模擬選挙が実施されたというものでした。

さて、私は毎回選挙に行っています。その理由の一つが、男女平等選挙に至る苦難の歴史を知っているからです。日本の選挙制度は1890年に直接国税15円以上25歳以上の男子納税者に限り、選挙権が与えられたことに始まります。1925

年、納税要件がなくなり、25歳以上男子に選挙権が拡大しました。その後1945年に20歳以上の男女に選挙権が拡大しました。今は当然のように行使できる選挙権も、以前は理不尽に制限されていました。いずれも自由民権運動、大正デモクラシー、第2次世界大戦という大きな大衆運動、出来事が契機となっています。先人たちの命をかけた運動のおかげだと感謝しています。

私は先人たちが残した「社会をよくしたい」という思いを実現するため選挙に行っています。そのことは私にとって「よりよいクルマ社会を実現したい」という思いの原点となっています。

足立礼子

当会の会報は年に4回、会の創設時から発行しており、本号で115号となります。

この会報について、だいぶ以前から、「投稿が専門的で硬いものや長文のものが多くて、雑感のような文はとでも敷居が高くて投稿しにくい」という意見がよく聞かれます。また、白黒印刷で文字が詰まっているので、見た目にも硬い印象があるようです。

私は成り行き上20年以上ほぼ継続して会報係になっているので、その中でわかることを書きますと、まず白黒印刷で文字が詰まっているのは、ひとえに経費節減のためです(身も蓋もない言い方で恐縮ですが…)。それでも、会員で版下作りの専門家でもある梅沢博さん(やはり長年担当)が、読みやすいレイアウトを工夫してくださっています。

投稿は、毎号寄せられた投稿で投稿規定に合ったものはすべて掲載しています(内容に問題がある場合はご相談しています)。各号の主担当者(本号の場合は林裕之さん)はいつも、「今回は投稿がくるかなあ…」と一抹の心配を抱くのですが、これまでありがたいことに途絶えたことは一度もなく、長文の大作もよくいただきます。これは、会員の皆さんのクルマ社会を変えたいと

いう熱意の表れ、また、関心分野の広さ、知識の深さの表れであり、素晴らしい財産だと思えます。

長文で考察的な論文やルポは、硬い印象はあるかもしれませんが、誰にもわかる言葉で書かれていますから、敬遠せずに読んでいただきたいと思えます。私はいつも「そういう考えがあるのか～」と教えられてばかりです。

ところで、投稿は敷居の高い論文ばかりではありません。例えば毎号ご寄稿くださる木村孝子さんの投稿は、身近な話題を温かい視点の文章で綴っておられ、毎号楽しみにしているファンも多いと思えます。木村さんは「自分のこと、考えを素直に出すことがよき友を作る始まり」と、ある時言われました。皆さんも素直に日頃の思いをご投稿いただけたらと思えます。

会報は会のホームページでも公開し、各方面に寄贈もしています。会員以外の方から投稿について参考になったと感想をいただくこともあり、とても励まされます。一方で世話人会では、より投稿しやすい形や作成経費節減などが課題となっています。会報のあり方について、ご意見があれば遠慮なく世話人にお伝えいただけたらと思えます。

ミーティングの開催や要望書の提出等の当会の活動以外で、世話人会で議論している主な内容について、以下に紹介いたします。

● 駐車場料金無料・割引禁止の要望書

施設等の駐車料金が無料や安価であることが、車依存・公共交通衰退の一因となっていることや、駐車場不使用者に対して不公平であることから、駐車場料金について無料・割引を禁止する等の対策について要望書を作成し、国土交通省に提出しました。詳細については次号の会報やホームページに掲載いたします。

● 自動車保険料従量化の要望書

自動車保険料が定額に近く、車の使用を減らしても保険料の減少しない、または少ないことが、車依存・公共交通衰退の一因となっているため、保険料を走行距離1km毎に従量化する等の対策についての要望書を作成し、金融庁や業界団体に提出しました。詳細については次号の会報やホームページに掲載いたします。

● 地域活動連絡系の活動内容

現在、22人の方が地域活動連絡係として登録されていますが、実質的な活動が行われていません。このため、係の方々と共に今後の活動内容等について相談する会を企画しましたが、参加可能な方が少ないため断念し、係の方全員にアンケートを実施しました。様々なご意見をいただきましたので、今後、役立てていくことを検討しています。

なお、より気軽な意見発信や交流の場の要望があったため、新たに会員専用のFacebookグループを立ち上げることにいたしました(詳細は40ページを参照ください)。

● 会費の改定

郵便料金の値上げ対応、活動費の不足対策、新規会員の獲得等を考慮し、会費の改定について検討しています。内容については、同封チラシ、またはホームページを参照ください。

● 専門家ボランティア団体による支援

会の様々な課題(会員数が増えない、収支が赤字、より効果的な活動方法等)について、外部の専門家ボランティア団体(サービス Grant*1)に、専門的立場からの支援を受けることを検討

し、説明会への参加や、支援募集に対する応募を行いました。今後、応募が採用されれば、専門家の方と課題について検討し、解決策をアドバイスいただきます。

● 国会議員等への働きかけ

会の要望を早期に実現するためには、国会議員等への働きかけが重要であるため、アプローチする候補者や要望内容について、検討を行っています。

● ホームページの改善

見やすさやイメージアップを目的に、会のホームページの改善を少しずつ実施しています。また、現在PDFファイルで公開している会報の各項目を、ホームページ内の記事として掲載することも予定しています。なお、来年度より、ホームページの改善作業を会員の方1名にお手伝いいただくことになっています。

● ウィキペディアへの掲載

会の知名度向上を目的に、インターネット上の百科事典であるウィキペディアへの掲載を検討中です。

● クレジットカード決済の導入

会費や寄付金支払いの利便性向上を目的に、クレジットカードによる決済の導入を検討中です。

● ライドシェア、自動運転など、クルマ社会の新たな課題

車社会に関する様々な新たな課題について、会としての見解や対応の必要性等、今後検討していく予定です。

● 4月に実施する講演会の講師選定

候補を5人選出し、世話人内の投票などで宮田浩介氏に決定しました(詳細は42ページを参照ください)。

上記以外にも、世話人会では多くの事務的作業や検討を日々行っています。世話人として参加したい方がおられましたら、ぜひご連絡をお願いいたします。また、ご意見やご要望等がありましたら、随時ご連絡ください(group@kuruma-toinaosu.org)。

※1：サービス Grant
<https://www.servicegrant.or.jp/>

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

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。

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～114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(osakahorai551@yahoo.co.jp)まで。

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。2024年1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述の管理人メールまでご一報下さい。助言できる場合もございます。

お一人につき2つまでのアドレス登録も出来ます。受信・送信の両方もしくは片方のみと言う設定もできます。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。

NEW

会員交流用Facebookグループのご案内 管理人 富田悦哉

Facebookグループ「クルマ社会を問い直す 会員交流ひろば」

<https://www.facebook.com/groups/toinaosu/>

を2024年2月4日に試行のため開設いたしました。詳細については group@kuruma-toinaosu.org までお問い合わせください。

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年10月～2024年2月)

- ◎[2023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\(2023.10.21\)](#)
- ◎[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\(2023.11.11\)](#)
- ◎[駐車料金のあり方の検討を求める要望書及び自動車保険料の従量化に関する要望書を提出しました\(2024.2.23\)](#)。

会費の複数口の振り込み・カンパのお願い

2024年度会費の振り込みをお願いします。

当會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「2023年度会費払込済」「2024年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2023年度、2024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。

当會の会計は窮迫しております。みなさまには2024年度の会費をお振り込みいただき(振込先は表紙参照)、継続して会員になっていただくようお願いいたします。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、当會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、會の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。会報の表紙で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・講演&対談会のお知らせ

Zoomでも参加可能。講演会は非会員も参加できます。

クルマ社会を問い直す会は、第30回、2024年度総会・講演&対談会を開催いたします。

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

総会では、2023年度の活動報告・決算、2024年度の活動計画・予算・世話人選任、会則一部変更等を議事とします。会員の皆さまにはふるってご参加をお願いいたします。なお、総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願いいたします。

《日程》

2024年4月20日(土)

[総会] 12:15~14:15

[講演&対談会] 14:30~16:30

「子どもが幸せに育つまち：
サドルの上から見た交通」

宮田浩介さん(大学講師・自転車推進活動家)

岡田百合香さん(クルマ社会を問い直す会
会員・医師)

《参加費》 無料

《Zoom参加方法》

参加希望者は4月10日までに同封のハガキもしくはE-mailにて共同代表・青木勝へ、総会(会員のみのみ)・講演会(非会員も参加可能)のいずれに参加したいかを明記して、氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申し込みください(連絡先はこのページの左下に記載されています)。後日案内メールをお送りいたします。

※Zoom操作に不慣れな方は事前練習希望と書き添えてください。

《会場》

きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館)

第4講習室(5階)

東京都品川区東大井5-18-1 電話:03-5479-4100

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

html

※JR京浜東北線・東急大井町線・りんかい線

「大井町駅」東口 徒歩約2分

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

★問い合わせ・参加申し込み

共同代表 青木 勝

電話:090-8650-7263

E-mail: osakahorai551@yahoo.co.jp



講演&対談会

「子どもが幸せに育つまち：サドルの上から見た交通」

車に気をつけて、横に並んで歩かないでね、道を渡るときは手を挙げて、やっぱり危ないから車で送ってあげる…子どもを守るためにがんばる保護者のみなさん。でもその日々のがんばりと、本当はこうだったら、という理想との間には、大きな開きがあるのではないのでしょうか？

昨年末に出版された『世界に学ぶ自転車都市のつくりかた：人と暮らしが中心のまちとみちのデザイン』の編著者である宮田浩介さんをお招きして、誰でも使える自由な移動手段である自転車を切り口に、当会会員の岡田百合香さんといっしょに、子どもをはじめとしたあらゆる人が路上で命を脅かされることのないまちの価値とその実現について語っていただきます。



《講師・対談者のご紹介》

講師・対談者

宮田浩介さん(大学講師・自転車推進活動家)

大学で語学、文学を教えるかたわら、いくつかの自転車推進団体に所属し、国内のみならず海外の活動家と交流しつつ、自身でもSNSやブログで精力的に情報発信を継続。「まちやみちの構造には人のありかたと関わりを決めてしまう力がある」との思いから、志を同じくする知己の3人と著した書籍は、発売以来各地で話題を集めており、いまもっとも注目される市民活動家のひとり。



対談者

岡田百合香さん(クルマ社会を問い直す会会員・医師)

愛知県のなかでもひとときわ「クルマ社会」色の濃い東三河地方在住の泌尿器科医。臨床医として多忙な毎日を送りつつも育児メディアで連載を担当するなどし、一昨年には単著を上梓。未就学児と小学生の母として、子どもたちが日々自動車の脅威にさらされていることに強い危機感を覚え、報道機関や自治体に訴えかけを続けている。昨年秋には、仙台で自転車利用環境向上会議開催の報を聞きつけるや否や参加を表明、一週間でポスターを仕上げて展示にこぎつけた。



■2024年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ

▶▶▶ 詳細は **42～43ページ** をご覧ください。◀◀◀

2024年度クルマ社会を問い直す会総会を以下のように開催いたします。ご予約下さいませようお願いいたします。

開催日 2024年 **4月20日(土)**

[総会] 12:15～14:15

[講演&対談会] 14:30～16:30

講演テーマ:「子どもが幸せに育つまち:

サドルの上から見た交通」

登壇者:宮田浩介さん(大学講師・自転車推進活動家)

岡田百合香さん(クルマ社会を問い直す会会員・医師)

会場 きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館) 第4講習室(5階)

東京都品川区東大井5-18-1 電話:03-5479-4100

※JR京浜東北線・東急大井町線・りんかい線「大井町駅」東口 徒歩約2分



・「クルマ社会を問い直す」116号原稿募集のご案内・

●次号発行予定:2024年6月

●原稿締切り:2024年**4月30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。
- ・氏名などが公開されることがありますので、ご了承をお願いいたします。
- ・匿名希望の方はお知らせください。