

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kuruma@toinaosu.org



発行：クルマ社会を問い直す会
共同代表：青木 勝 足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16(青木)

編集：足立礼子、林 裕之
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

96

2019年6月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



2011年の東日本大震災より不通になっていたJR山田線の宮古～釜石間が復旧し、三陸鉄道に引き継がれて8年越しで全線が開通した。写真の綾里駅は今回の復旧区間ではないが、久慈から盛まで通して運行する一番列車を出迎えるために近所の人たちが集まり、三陸がレールでつながったことを大漁旗で祝っていた。(井坂洋士さん撮影。報告記事18ページ)

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

目次

■会の活動	池袋の車暴走事件に関し、実効ある予防策を求める声明を出しました(足立礼子) …… 2
	2019年度(第25回)総会を開催(林 裕之) …… 4
	2018年度活動報告(安彦守人) …… 5
	2019年度活動計画(安彦守人) …… 7
	2018年度決算・2019年度予算(青木 勝) …… 8
	2019年度世話人の紹介と役割分担 …… 8
	フリー・ディスカッションの報告(杉田正明) …… 9
	懇親会の報告(青木 勝) …… 11
■ノート	「脱・スピードのソフトモビリティ社会」提案のためのノート —高速道路の制限速度引き上げと相次ぐ自動車交通惨事を背景に—(小栗幸夫) …… 12
■地域交通ルポ	三陸鉄道リアス線が開業～JR山田線 宮古・釜石間の復旧・移管～(井坂洋士) …… 18
■投稿	ご近所のクルマ事情を報告します(木村孝子) …… 24
■会員に関連する報道(佐藤清志さん、小栗幸夫さん)	…… 25
■会員の投稿記事(木村孝子さん)	…… 26
■メッセージ	世話人から…26/地域活動連絡係から…28/2019年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ…30
■案内ほか	共同代表より…32/事務局より、会則…33/会計より、他…34/案内板、原稿募集案内…36

池袋の車暴走事件に関し、実効ある予防策を 求める声明を出しました

足立礼子(世話人)

去る4月、本会の2019年度総会の前日に、東京の池袋で高齢男性の運転する乗用車が暴走して道路を自転車で横断中の母子2人を死亡させ、多数の歩行者に重軽傷を負わせる事件が起きました。本会では以前からさまざまな自動車事故防止策を関係省庁に要望していますが、この事件をきっかけに高齢者の運転資格基準などについて世論が高まっている折、あらためて実効ある予防策を求める声明文を、警察庁、国土交通省および報道機関各社に4月30日付で送付しました。

池袋事件の数日後には神戸市三宮で路線バスが青信号で横断中の歩行者に突っ込んで20代の男女2人を死亡させる事件や、千葉県木更津市で乗用車が不注意運転で登校中の女児2人を死傷させる事件、滋賀県大津市では歩道で待つ保育園児と保育士に乗用車が突っ込んで多数の死傷者を出す事件など、非のない歩行者が犠牲になる事件が頻発しています。本会の望む事故予防策は、日々各地で起きている自動車事故すべての根絶を願ってのものです。

池袋での自動車暴走事件に関し、実効ある予防策を求める声明

2019年4月30日

クルマ社会を問い直す会

2019年4月19日、都内池袋の都道で、高齢男性の運転する乗用車の暴走により母子2人が死亡、8人が重軽傷を負う悲惨な事件が起きました。こうした事件は頻発しており、その背景にはいくつかの重大な要因が潜んでいます。その要因を見据えて抜本的な対策をとれば、同様の事件だけでなく交通事故全般を大きく減らすことにつながります。その観点から、私どもの会は下記の対策の早期実施を強く要望します。

1：自動車に、可能な限りの危険防止装置の装着を義務づける

時速100kmを大きく超過する走行性能を持つ自動車は、暴走すれば人を殺傷する危険物となりますが、その安全は、ほとんどドライバーの運転操作という極めて不確実なものに委ねられている状態です。ドライバーが誤ってもしくは故意にアクセルを踏み続けた場合、暴走を止める手段はありません。人と交わる公道を走る乗り物として現状の自動車は安全性に欠陥があると言わざるを得ません。

暴走に限らず走行中の種々の危険事態を未然に防ぐには、以下のような危険防止装置の装着を「義務づける」ことが必要です。池袋の暴走事件も、これらの装置が装着されていれば歩行者被害を食い止められた可能性があります。現在開発途中や未開発のものもありますが、早急な開発、実用化を望みます。

- ◎アクセル・ペダル踏み間違い時の加速抑制装置
- ◎衝突予防装置(前方に人がいればどんな速度での走行時も急停止する装置)
- ◎デッドマン装置(運転者の居眠り・体調急変時の緊急停止装置)
- ◎車の同乗者が押せる非常停止装置
- ◎異常走行時警報発信装置(法定速度を一定以上超えた速度で走行した場合や蛇行など異常運転時に、車内および車外に強い警報を発する装置。)

そのほか、酒酔い運転防止装置、制限速度遵守装置、一時停止遵守装置、車外エアバッグ(人が撥ねられて車体にぶつかった際の衝撃を緩和させる装置)など。

2：運転免許取得のチェック、認可基準を強化する

上記のように現状で安全を委ねざるを得ないのはドライバーですが、その質は担保されていません。一度運転免許を取得すれば長期間、運転がへたでも心身不調でも注意力散漫でも遵法意識が欠如していても運転できてしまいます。運転技能や心身機能も年月とともに変化しますが、免許更新時のチェックはほぼないに等しく、75歳以上の高齢者には認知症検査が導入されたものの基準は甘く、有効性が薄いと指摘されています。また、人は加齢とともにとっさの判断力、瞬発力、視力、聴力、足腰の力など、運転に不可欠な能力も低下し、循環器などの有病率も高くなりますが、その十分な検査もされていません。運転免許認可は人命の安全を第一に、厳格化を求めます。

- ◎免許取得・更新希望者全員に運転技能・資質検査、循環器系を含む運転に関連する詳細な健康検査を義務づけ、厳しい判定基準を設ける。
- ◎健康状態、違反率などの状況により免許の有効期間を1～2年に短縮する。

(詳細は2018年3月30日提出「自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書」に記載。)

.....

★当会では、これまでも関連する要望や声明を何度も関係省庁及びマスコミに出しており、関係省庁と面談も行っています。主なものを以下に記します。会報にて公開しております。

<http://www.toinaosu.org/kaihobn.htm>

- ・2018年3月「自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書」(会報92号)
- ・2017年1月「高齢ドライバーによる事故についての声明」(会報87号)
- ・2016年12月「ストップペダル」の有効性を国交省で説明(会報87号)
- ・2015年11月「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」(会報83号)
- ・2011年9月「自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的運転適性検査の義務化を求める意見」(会報66号)

2019年4月20日、東京都北区王子の北とびあにおいて、2019年度(第25回)総会が開かれました。総会参加者は15名、委任状を合わせた数は70で定足数の過半数に達し、総会が成立しました。

まず榎原茂典代表が挨拶を行いました。以下はその概要です。

「昨日(4月19日)午後、池袋で横断歩道を青信号で渡っていた何の罪もない人が二人も車にはねられて亡くなられるという悲惨な事故が発生した。この事故はおそらくアクセルとブレーキの踏み間違いで起こったと思われるが、運転していた87歳の方はブレーキを踏む右足が不自由であったという。右足はクルマを運転するときにも最も重要な役割を担っている。そんな状態で運転することは許されない。近年、認知症になりやすい高齢者の事故率が高いことが問題となっているが、今までは事故が起こっても運転をしていた個人だけの責任にされてしまうことが多い。クルマを製造したメーカーや道路を造った行政は事故に対する責任を取らない。これはとても残念であり、私はそのことに憤慨している。

今回は講演会をやめてフリーディスカッションの時間を設けた。フリーディスカッションのヒントとして考えたことを紹介したい。

- ①道路法では、人ではなく、クルマの通行量に基づいて新しい道路を造る事になっているが、それでよいのだろうか。
- ②道路交通法では、まちづくりに責任を持たない公安委員会が交通規制を決定しているが、それでよいのだろうか。
- ③道路運送車両法の規定は先進の安全技術に追いついていないのではないかと。
- ④交通事故が起きた後、裁判所は過失責任割合という考え方をとるが、これは運転者にとって有利ではないかと。
- ⑤自動車賠償責任の保険制度により、事故を起こしても損害賠償金は保険で賄われるので、こ



の保険制度は結果的に事故を増やしたのではないかと。

- ⑥交通安全運動では、クルマよりも歩行者に注意するように促しているように思われるが、おかしくないかと。
- ⑦政治家は大事故が起こってもそれについて発言をしないし関心がないように見えるが、それでよいのだろうか。

以上、いくつかの論点をあげさせていただいたが、私が現在のクルマ社会の中で感じることは、クルマ社会によって国民に“自分さえよければよい”という考え方が植え付けられてしまったのではないかと、という懸念である。これらのヒントも参考に皆さんはフリーディスカッションで忌憚のない意見を交わしていただきたい。」

榎原代表は以上のような言葉を述べた後、諸事情により、この総会を最後に代表を退くという事を明らかにしました。

代表の挨拶の後、総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。まず2018年度の活動報告及び2018年度の決算報告と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。次に2019年度活動計画案が提示され、活動計画案は承認されました。その後、2019年度の予算案の提示があり、承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2018年度の世話人のうち、総会欠席者を除く

6名の世話人が立候補し、2019年度の世話人として選任されました(総会に欠席した2名の世話人も2019年度世話人を継続することが確認されました)。その後選任された各世話人が自己紹介をしました。次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。最後に地域活動連絡係の確認がありました(名簿は本冊子送付時に同封していますので、ご参照ください。また、8ページに世話人の役割分担を、26~29ページに世話人と地域活動連絡係の一部の方のメッセージを掲載しています)。

総会時に出された参加者からの質問や意見を要旨のみ以下に記載いたします。

◇総会など会の活動で使用する会場の費用はいくらくらいか。

回答:この北トピアの会場は16,000円、東京ミーティングの会場は1,000円~3,000円である。

◇会の収支決算はどこかに報告しなくてもよいのか。

回答:この会は任意団体なので、会計監査をしてもらった後、会員に知らせるだけで、行

政機関などに報告する必要はない。

◇会報などをマスメディアに取り上げてもらうように努めてもよいのではないか。

回答:会報や各種の要望書などはマスコミにも送っている

◇会員の活動はどのような立場で行われているのか。

回答:要望書などは、世話人会で意見をまとめて、会の活動として関係機関に提出しているが、会員の活動は、それぞれの会員が個人の立場で、個人の名前でっており、会の名を出すこともあれば出さないこともある。

◇会報を余分に送ってもらって市長や教育委員会、市議会議員などに送っている。

◇活動計画案の9)は「ワーキンググループを作って検討する」とされているが、これはどのような形で行うのか。

回答:ワーキンググループを作るという意見が出されたが、それをどのような形にするのか具体的にはまだ決まっていない。

◇歩車分離信号の普及はこれからも取り組んでゆくべき重要な活動である。

クルマ社会を問い直す会2018年度活動報告 2019.4.20総会決議

安彦守人(事務局担当世話人)

◆会の活動

2018年4月21日 第24回総会開催(参加14名。東京都北区北とびあにて)

2018年4月21日 講演会『「宇都宮LRT導入の経緯と課題」報告』開催(講師:森本章倫さん)

2018年4月22日 世話人会で2018年度世話人体制確認(代表:榊原茂典 ほかに世話人7名)

2018年5月21日 警察庁交通企画課警部と面談(2018年3月提出の「自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書」および「自動車の速度抑制対策、歩車分離信号の増設を求める要望書」について)(榊原茂典、佐藤清志、井坂洋士、足立礼子)

2018年8月21日 内閣府共生社会政策担当統括官と面談(2018年3月提出の「自動車運転免

許の認可基準の強化を求める要望書」および「自動車の速度抑制対策、歩車分離信号の増設を求める要望書」について)(榊原茂典、佐藤清志、井坂洋士、足立礼子)

2018年9月23日 横浜カーフリーデーにパネル展示参加(佐藤清志、足立礼子、安彦守人、藤村建一郎)

2018年11月17日 世界道路交通被害者の日・キャンドル追悼会(主催側実行委員として小栗幸夫、佐藤清志、長谷智喜参加。ほかに井坂洋士参加。問い直す会は賛同団体)

2018年11月17日 世界道路交通被害者の日(ワールドデー)・北海道フォーラム2018(主催側として前田敏章参加。問い直す会は協力団体)

●東京ミーティング 5回開催

(担当：杉田正明)

6月23日(土)千代田図書館

10月27日(土)千代田図書館

12月23日(日)ムーブ町屋

2月23日(土)千代田図書館

3月23日(土)千代田図書館

●会報92号、93号、94号、95号を発行。

(担当：林裕之、足立礼子、富田悦哉)

●ブログ (2019年1月の実績)

ブログ版「クルマ社会を問い直す会」

閲覧数：12~33人 月計654人

平均21人/日

ブログ「脱クルマフォーラム」

閲覧数：28~60人 月計1,379人

平均45人/日

ブログ「歩行者の道」

閲覧数：2~23人/日 月計457人

平均15人/日

ツイッター「クルマ社会を問い直す会」

閲覧数：315~1,061人 月計 16,615人

平均535人/日

◆会員の活動(会報に報告されたもの、本人から報告のあったもの)

2018年2月8日 山口県下関市に「下関市総合交通戦略(案)」意見書を提出(林 裕之)

*2017年度の活動報告に未記載であったためここに記載。

2018年6月2日 豊中市「通学路の安全を考えるシンポジウム」にシンポジストとして参加(長谷智喜/命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)

2018年7月15日 東京都八王子市「高尾・浅川地域のまちづくりを考える会」の分離信号勉強会において、「命を守る分離信号」の講義(長谷智喜/同上)

2018年9月22・23日 奈良市および豊橋市のカーフリーデーを視察(井坂洋士)

2018年10月 警察庁へ「歩道での自転車の速度制限」についての意見を提出(清水真哉)

2018年10月 警視庁へ「警察官に自転車運転研修を実施してください」という意見を提出(富田悦哉)

2018年12月 警察庁の「道路交通法改正試案」についての意見募集(パブリックコメント)に意見を提出(榊原茂典、富田悦哉、足立礼子)

2019年2月 埼玉県警察主催の第19回交通安全教育技能コンクール第一方面大会において、「高齢者に多いアクセルとブレーキの踏み間違い事故を無くしましょう」のテーマで3位入賞(南 平次)



デルヒニウム
(会員K・Tさんの絵)

◆新年度の重点テーマ

- 1) 人命優先、歩行者優先の道路交通政策を求める。
- 2) 自動運転の法制化動向を注視し、必要に応じて適宜行動する。(担当：榊原茂典)
- 3) 運転免許制度の改善に取り組む。(担当：足立礼子、安彦守人)
- 4) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当：足立礼子、佐藤清志)
- 5) 自転車利用者の資質向上および利用環境の改善に取り組む。(担当：稲見正博、富田悦哉)
- 6) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当：林裕之、安彦守人)
- 7) ペダルの踏み間違い問題対策として、事故防止装置の提案と普及に取り組む。(担当：南平次、星野英雄、大野一郎)
- 8) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当：林裕之)
- 9) クルマ優先社会による人権侵害を考え、あるべき交通社会の形を国に提案する(ワーキンググループを作って検討する)。(三田直水、他)
- 10) 横浜カーフリーデーに参加する。(担当：佐藤清志、足立礼子、安彦守人)
- 11) 「世界道路交通被害者の日キャンペーン」を大阪で開催する。(青木 勝)

◆会の基本的組織運営

- 1) 年4回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当：林裕之、足立礼子)
- 2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当：杉田正明)
- 3) ホームページ(ブログ版を含む)の運営・内容の整備(担当：安彦守人)
- 4) facebookページ、twitter、ブログ『脱クルマフォーラム』、『歩行者の道』(いずれも設営管理は会、書き手は任意参加)を会の情報発信に活用する。(維持管理：安彦守人)

◆継続して行う活動

- 1) 東京ミーティングを開催する。(担当：杉田正明)
- 2) パブリックコメントなどへの対応
省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会としてあるいは会員個人として積極的に意見を出していく。
- 3) 社会の状況に対応し、適宜、会としての声明を出したり、政府、自治体、首長などに対し申し入れする。

◆実施をしたい活動

- 1) 講演会・学習会
- 2) 各種選挙に際し、各政党・各候補者へ公開質問状を出す。(担当者は選挙毎に選任する)
- 3) 他団体との交流の促進
- 4) 地域活動の促進 地方でのミーティングが可能であれば実施する。

*会の基本的組織運営については、総会後の新世話人会で協議の上、担当者名を一部変更し、4項に任意参加のブログ2つ(「継続して行う活動」に入れてあったもの)も加えました。

2018年度決算・2019年度予算 2019.4.20総会決議

青木 勝(会計担当世話人)

2018年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2018.4.1～2019.3.31)(単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	246,068	246,068		会報作成費	260,000	313,376	* 3
会費	430,000	479,000	* 1	郵送・連絡費	120,000	103,646	
カンパ	30,000	31,100		事業費	100,000	41,124	* 4
雑収入	3,932	0	* 2	交通費	80,000	59,740	
				事務費	30,000	8,621	* 5
				渉外費	40,000	14,602	* 6
				会場費	60,000	26,600	
				雑費	10,000	0	
				予備費	10,000	0	
				次期繰越金		188,459	
合計	710,000	756,168		合計	710,000	756,168	

* 1 納入者(2019年3月31日現在、127個人・団体)

* 2 会報・ブックレット等の売上

* 3 会報92号から95号分

* 4 講演会等

* 5 コピー・印刷費、振込料等

* 6 横浜カーフリーダー等

2019年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2019.4.1～2020.3.31)(単位 円)

収入の部			支出の部		
科目	予算	備考	科目	予算	備考
繰越金	188,459		会報作成費	320,000	* 7
会費	480,000		郵送・連絡費	160,000	
カンパ	40,000		事業費	60,000	* 8
雑収入	1,541		交通費	70,000	
			事務費	20,000	
			渉外費	30,000	
			会場費	40,000	
			雑費	10,000	
			予備費	0	
合計	710,000		合計	710,000	

* 7 会報96号から99号分

* 8 講演会、冊子作成費等

2019年度世話人の紹介と役割分担

総会にて、以下の8人の世話人が承認されました。全員が昨年度よりの継続です。

翌日に開いた新世話人会にて、右のように分担を決めました。どうぞよろしくお願いたします(世話人連絡先名簿は、本会報に同封しています)。

2015～18年度まで4期にわたり代表を務められた榊原茂典さんと、2016～18年度まで3期にわたり事務局を務められた富田悦哉さんには、多大なご尽力をいただきました。今年度も世話人としてお力添えいただきます。

2019年度世話人(アイウエオ順)

青木 勝(再任)	佐藤清志(再任)
足立礼子(再任)	杉田正明(再任)
安彦守人(再任)	富田悦哉(再任)
榊原茂典(再任)	林 裕之(再任)

2019年度役割体制

代表(共同)：青木 勝(新)
足立礼子(新)

事務局：安彦守人(新)

会計・名簿担当：青木 勝(再任)

渉 外：佐藤清志(再任)

会報作成：林 裕之(再任)
足立礼子(再任)

会報発送：杉田久美子(再任)
(地域活動連絡係)

メールリスト管理・東京ミーティング：
杉田正明(再任)

ホームページ管理：安彦守人(新)

総会の一連の議事を終えた後、約2時間半、フリー・ディスカッションを行いました。参加者は18人でした。司会は榊原さんが行いました。

話された主な内容を私(杉田)の判断でとりまとめました。以下にそれを記します。全てを取り上げてはいません。発言したにもかかわらず漏れている部分についてはご容赦願います。

(以下において、●は現状認識等に関わるコメントを示し、○は対策に関わるコメントを示します。)

* * *

はじめに何をテーマに話し合うか、その候補を挙げてもらいました。

交通安全、クルマ絡みの環境・資源問題、公共交通、道路建設問題、問い直す会の運営、等が挙げられ、さらに自動運転、免許のあり方、交通安全教育、「クルマ社会の異常さをどう一般に人に認識してもらうか」、等が挙げられました。

司会のリードのもとに、まず「クルマ社会のどこが、何が一番問題か」を話し合うことになりました。

●パワーアシスト機器としてのクルマが、システムとしての交通機関という考え方無しに普及し利用され、危険をもたらしている。

●クルマは衝突したときのエネルギーが高い。不確実・不完全な注意力しかもたない人間がそれを運転しているから危険である。

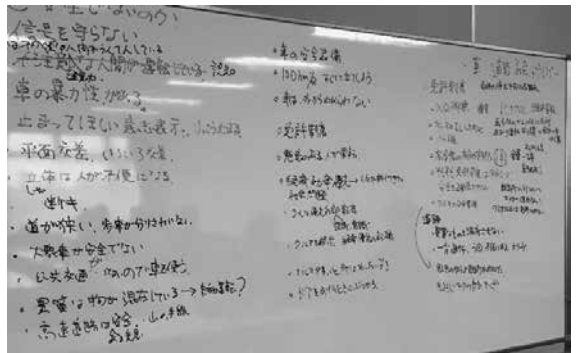
●人間にはズルをする人間もいる。信号を守らない、ルールを守らない人もいる。人間とはそうしたものであり、それを踏まえた対応をすべきだがそれがなされていない。

○横断歩道で手を上げたら停まってくれる確率が上がった。意思表示することが大事である。

●警察の取り締りが十分でない。

●道路には平面交差があり、それが危険を生む大きな要因となっている。

○その解決策としての歩道橋は、歩行者に大きな負担を強いる。



○交差点に遮断機を付けろという考え方がある。

●幅が狭い道路が多い。歩道がないことも多く、自転車レーンがないことも多い。クルマが通ると歩行者・自転車は身をすくめねばならない。

●道路上で異質なものが混在している。歩行者、自転車、バイク、クルマ。

○同質なものに整理し、分離するか限定する必要がある。

●地方には公共交通がなく、クルマしか選択肢が無い場合も多い。

●しかし目の前に駅があっても、鉄道を使わないのが地方の実態である。鉄道はハナから選択肢に入っていない。

●クルマは、足の一踏みで100キロ以上のスピードが出てしまう。ほかの機械ならば外から止められるが、クルマは出来ない。非常停止ボタンがない。

●認知症になったドライバーが運転出来てしまう、免許の更新期間が3年と長い。

●多くの国民は、人の暴力を否定するが、クルマの暴力性を否定しない、当然視する傾向がある。

●社会は経済効率優先でやってきた、それを国民が許してきた、国民が大目に見てきた。社会全体が麻痺している、そこに大きな問題がある。クルマ脳が支配的である。

このような発言がなされた後、司会からさらにクルマの危険性・安全性に集中して議論を進めたいという誘導が行われました。

●親の介護をして痛切に感じた。クルマがなかったら親を動かすことができなかった。クルマは安全でなくても完全否定できない。

●救急車やパトカーを要らないとは言えない。バスだってクルマであり、否定できない。

●高齢者や重い荷物をクルマで運ぶのを否定しない。

●ドライバー・人の問題、車両の問題、道路構造の問題、社会の経済優先の考え方の問題等が出ているが、絞って話し合いたい。

○免許について、クレペリン検査を導入すべき。

○高齢者の免許の有効期間を1年もしくは2年にすべき。

○運転免許に年齢の上限を設け、75歳以上は運転禁止にすべき。

○免許停止の際の停止期間を長くすべき。

○免許更新時に筆記試験を行うべき。高齢者の中からクリアできない人が続出するだろう。

●人の不完全な注意力を免許制度ではカバーしきれない。

○車両に事故を起こさない仕掛けを行う必要がある。

●小栗幸夫さんの速度が40キロ/hしか出ないクルマについてその現実性をどう見るか、同意できるか。

●そうしたクルマは買う人がいないだろう。

○速度制限は必要、ただし40キロは低すぎる。

○安全のためには速度制限が必要。

●道路構造の問題をどうすべきか。

○狭い道路は一方通行にすべき、そして歩道と自転車道を作るべき。

さらに司会から自動運転をどう見るか、提起されました。

●自動運転が実現すれば事故は激減するだろう。

●大いに期待する。

○しかし実現までに課題が多い。保険制度を変えなくてはいけない、雪や吹雪に対応できるようにするとか、ネオンと信号を区別できるようにするとか、虫の発生を識別できるようにするとか……。

●自動運転はレベル5になって初めて自動運転といえる。

○自動運転車とそうでないクルマの混在が課題になる。自動運転車は外部に自動であることを表示する必要がある。

●装置が壊れる恐れ、あるいは誤作動する恐れがある。

●ハッキングされる恐れもある。

●例えば速度制限を外し改造するものも出てくるだろう。プログラムの改変を行うものが出るだろう。

○故障、ハッキング時の責任の所在もはっきりさせねばならない。

●クルマを控えていた人も自動運転を機にクルマを使うようになるのではないか。どんどん使われて激しいクルマ社会になるのではないか。酔っ払いも高齢者も高校生・子供も使うようになるのではないか。あちこちに道路が出来て、駐車場が出来て、環境面では一気に悪化するのではないか。人は歩かなくなるのではないか。歩かない習慣がさらに身についてしまうのではないか。

●飽和状態まで車が普及したのでさほど増えないのではないか。買えない人もいる。

●クルマのシェアリングが進み、クルマの需要は減るという見方がある。メーカーは自動運転によるシェアリングを嫌がっている。シェアリングはクルマの効率利用につながるが、保有数の増加につながらない。

●地方ではクルマを持ちたいという意向強い。クルマがなければ生活できないと思っている人が多い。

●自動運転が進むと公共交通に置き換わるとみるか。

- 長距離列車、観光列車は残るだろう。短距離は影響があり得るだろう。
- 短距離でクルマが増えすぎれば、渋滞の問題があり、上限がかかるだろう。公共交通がなくなることはない。
- 公共交通の定義は何か。タクシーやカーシェアリングを公共交通と見れば、タクシーは衰退しシェアリングが伸びるだろう。バスは要らなくなるのではないか。
- 輸送量の大きさから、物量的にバスが必要なケースが十分あるのではないか。
- バスも自動運転になろう。
- 観光も自動運転ですれば良いとなると、バスも鉄道も利用者が減るのではないか。
- カーシェアリングが普及すると、駐車場問題はかなり緩和するという見方がある。

- 残る時間が少なくなり、最後に今後の会のあり方について意見を募りました。
 - これまでフリー・ディスカッションを総会でやった記憶がない。もう1回こういうチャンスを作って欲しい。
 - この会は目指すところが幅広い、専門店でない。会員を増やすにはテーマを絞り、結果を見え易くすることが必要。
 - この会の存在意義、特徴はクルマ問題全般を扱う事にこそあると思う。公共交通、大気汚染、エネルギー、色々あって良い。多様性があるのでいろいろな切り口から入会できる。テーマを絞るべきでない。
 - 現状維持で良いならそれで良い。
 - 会員が増えないでも仕方ないのではないか。
- 以上

レポート
会の活動

懇親会の報告

青木 勝(世話人)

総会、フリーディスカッション終了後、恒例の懇親会を総会会場の「北とぴあ」の最上階にある「山海亭」にて開催しました。今年は14名の参加者でした。

榊原氏のあいさつの後、会員の近況報告、会への意見、フリーディスカッションで話し足りないことを語りあいました。

今年初めて小樽から参加くださった方のお話をききながら、会の存在意義を考えていました。

自動運転自動車については、本当に安全に運行できるのか、事故があったときの責任はだれにあるのかなどなど、話は尽きませんでした。また、社会を変えていくために自分がまず動いてみる、働きかけてみる。そのことにより、交通状況がよくなったと報告がありました。

みなさんのいろいろな思いを話せた懇親会となりました。



「脱・スピードのソフトモビリティ社会」 提案のためのノート

—高速道路の制限速度引き上げと 相次ぐ自動車交通惨事を背景に—

小栗幸夫
千葉商科大学名誉教授、
Ph.D.in City Planning
(都市計画学博士)

1. 本稿のきっかけと目的

2019年1月、警察庁が、東北自動車道と新東名高速道路の試行区間で規制速度を時速110キロから120キロに引き上げる方針を示した¹。私はもともと規制速度の引き上げに懸念を持っていたが、同月末、朝日新聞が「試行は妥当か？」を論じる記事²を掲載し、その中で私の見解が以下のように紹介された。

「道路交通で最も重要なのは安全性。120キロで走る人が増えれば、低速で走る高齢ドライバーなどが危険な状況に遭う可能性を日常化させる。試行を続けるなら、高速で走る車に追い越されるとき運転手の心理状況や行動を示すデータを検証すべきだ」。

クルマ社会を問い直す会前事務局の富田悦哉さん、足立礼子さんと相談し、報道の紹介にとどまらず、課題をより広い視点から議論することが必要だと考え、本稿の準備をはじめた。

そのとりまとめ時期の4月19日、池袋でプリウス暴走の惨事が起き、大津の園児死亡事故を含め、全国で惨事が連続した。私は、これまで、ソフトカー（最高速度制御・表示車）とそれを含むソフトモビリティ（多様な主体が速度を抑制して調和する移動）の研究と提案をしてきた³。これ

を踏まえて私の考えをより広く社会に伝えるべきだというアドバイスがあり、本格的な提案の基盤となるよう、このノートをまとめることとした⁴。

2. さらなる高速化と危険の増加 (懸念される結果)

高速道路の規制速度の引き上げは、以下のよう、自動車交通全体のさらなる高速化とそれにとまなう問題を引き起こす危険性がある。

- ①速度性能（最高速度、加速性など）は自動車の魅力とされ、実際に利便性を高めるが、それを誤って使えば人を死傷させる。規制速度の引き上げによって、ドライバーはこれまで違反とされていた速度域を合法的に楽しみ、さらに、厳密な速度規制が行われていない状況では、新しい規制速度を超えた速度を試す誘惑にかられる。
- ②高速道路は、高速走行に不適切なドライバーも利用する。それは、高齢者に限らず、初心者、ペーパードライバー、疲労・睡眠不足・病気などで能力が劣化したドライバー、日本の環境に慣れない外国人ドライバーなどである。規制速度の引き上げは、速度の異なる車の混在を加速し、危険性を増す可能性がある。
- ③高速道路内でも多くの箇所（ETCゲート、SA

1 2つの試行区間では2017年11月から時速100キロから110キロに引き上げの試行がおこなわれた。110キロへの引き上げによる車両速度や事故件数の変化は少なかったとのこと。次脚注2の記事の取材時、記者から情報を得た。一部は同記事に記載されている。

2 朝日新聞2019年1月30日20時03分「時速120キロ超、すでに常態化 新東名など緩和の理由」https://digital.asahi.com/articles/ASM1Z6649M1ZUTIL00F.html?_requesturl=articles%2FASM1Z6649M1ZUTIL00F.html&rm=453(朝日新聞デジタル) (新聞紙面掲載記事は13ページに掲載)

3 小栗幸夫(2009)『脱・スピード社会 まちと生命をまもるソフトカー戦略』清文社、小栗幸夫(2018)「歩行者速度のソフトモビリティゾーンによる既成市街地の再編成」『千葉商大紀要』第55巻第1号他参照

4 2019年5月12日、テレビ朝日、サンデーモーニングで「歩行者の悲劇どう防ぐ」を報じ、筆者はその報道の中でコメントした。このコメントにあたっての考察も本稿に含んでいる。



著作権の都合上、非表示といたします。

進入路、出口などで減速の必要があるが、それへの対応が遅れる。

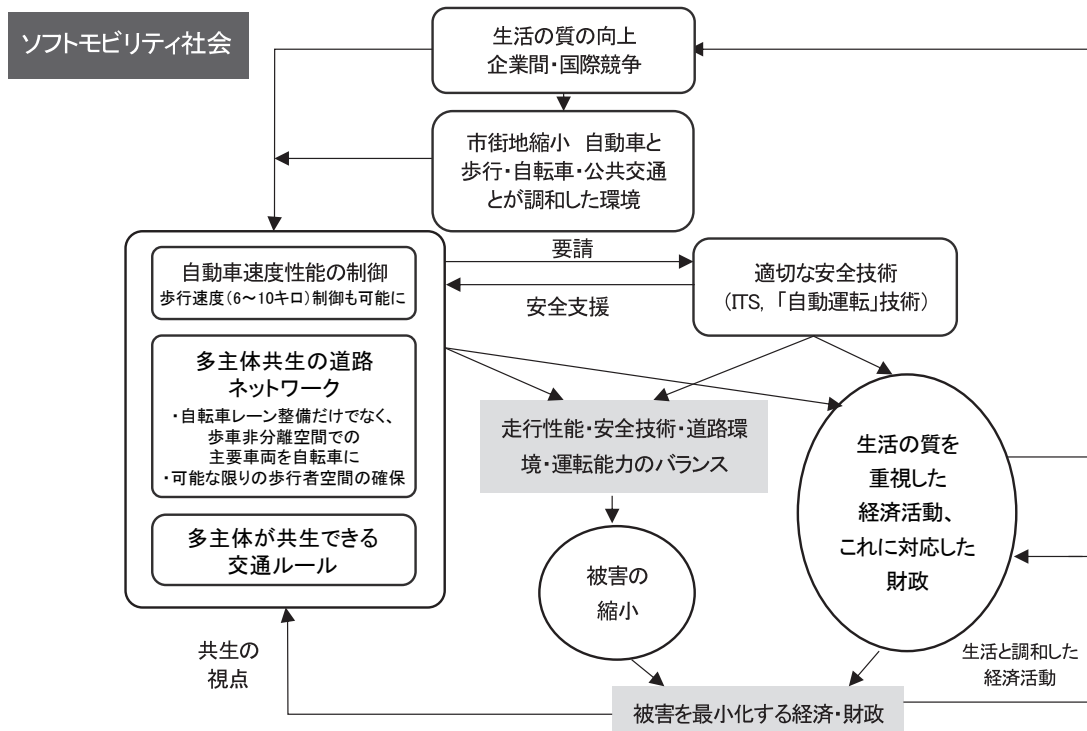
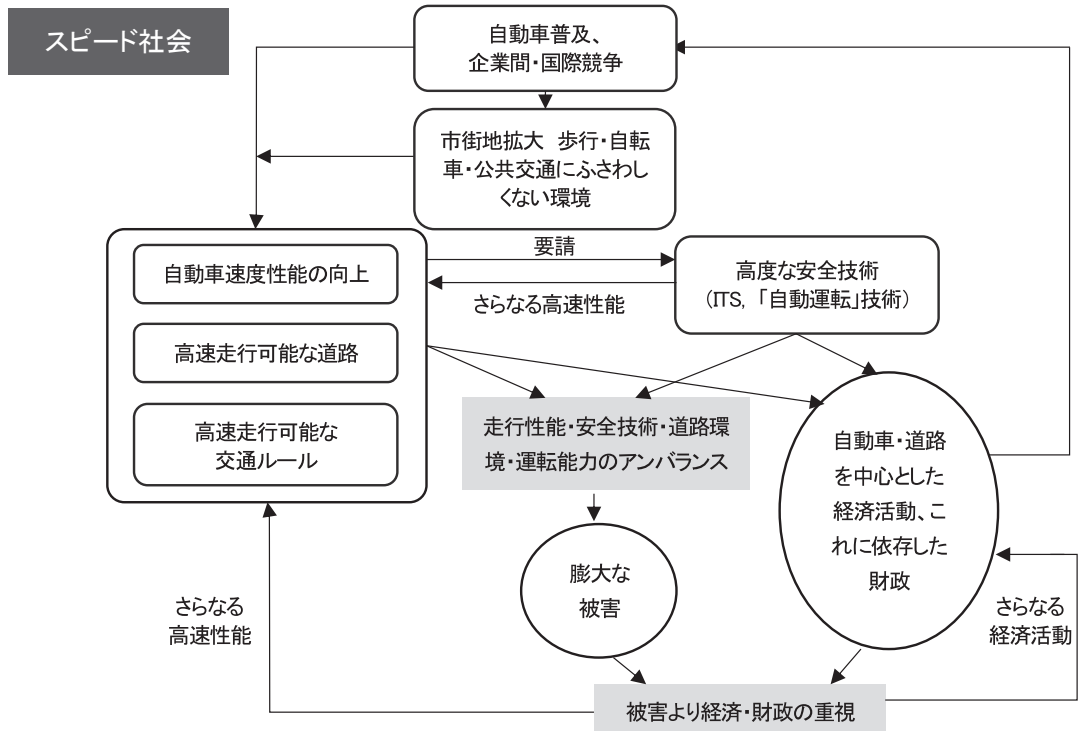
- ④高速道路と一般道路とは、物理的にも、イメージの上でも、つながっている。高速道路の制限速度の引き上げがシグナルとなり、一般道の車両速度の上昇を招く可能性がある。
- ⑤より高い速度性能を持つ車が高級車とみなされ、それを頂点とする自動車マーケットが形成されている。より高い高速走行を持つ車が富裕層から普及していく。これは自動車産業を重要な中心とした経済を活性化し、財政の基盤となるが、過剰な走行性能の車が高速道、一般道路をさらに走ることになる。(ハイブリッド車や電気自動車も、環境性能と合わせて、速度性能の高さが市場価値を高めている。)
- ⑥安全性を高める情報技術が組み込まれていくが、速度性能の上昇も続くので、自動車のメカニズムはさらに複雑になり、誤操作や誤作動による暴走の危険が高まる。
- ⑦情報技術が組み込まれた車が安易に「自動運転」車と呼ばれ、不注意な運転や適性のないドライバーによる危険運転が増える。また、「自動運転」の技術開発に巨大な研究開発投資が集中し、必要とされる対策がおざなりにされる。
- ⑧高速走行や「自動運転」のイメージに対応して、これまで以上に高規格の高速道路や高幅員の幹線道路が整備され、それに従って、遠隔地に住宅地や商業施設が開発され、都市の拡散が進む。
- ⑨自動車依存の増大と都市の拡散によって、電車・バスなどの公共交通が成立せず、自転車・歩行者は危険にさらされる。

3. 速度制御をコア技術としたソフトモビリティ社会(提案のフレーム)

以上は、高速道路の制限速度の引き上げをひとつの契機としたさらなる高速化と危険発生というシナリオを描いたもので、これを避ける仕組みの構築が必要である。中心となるのは、自動車自体の速度制御(アクセルをどれだけ踏み込んでも加速できない仕組み)であり、目指すべき

は、ソフトモビリティ社会(多様な主体による調和的な移動を基盤とした社会)である。

- ①自動車に多段階の最高速度が設定できる装置(速度制御装置)を搭載する。この装置をGPSと連動したものがISA(Intelligent Speed Adaptation 情報技術による速度調整)であり、ISAとあわせて速度の外部表示の仕組みを組み込んだ車がソフトカーである。
- ②自動車に速度制御装置を組み込めば、高速道路では、たとえば1レーンの制御速度を110キロ、他のレーンを80キロに分け、ETCゲート、SA進入路、出口などでは40~30キロ、SAの駐車場エリアでは8キロの設定とすることなどが可能となる。
- ③一般市街地では、幹線道路では制御速度を50、40キロ、準幹線道路では30、20、15キロ、自動車と歩行者と分離されない細街路では10~6キロなどとする。10~6キロは車両と歩行者が共生できる速度であり、これを「歩行速度」と呼び、広汎な市街地の制御速度とする。
- ④最高速度制御とあわせて、過剰な加速性能の制御をおこなう。
- ⑤多発しているアクセル・ブレーキ踏み間違いを回避する仕組みを組み込む。
- ⑥自動車は、他の車、バイク、自転車、歩行者と交錯しながら移動するところに特色がある。自動車速度の外部表示は、複数の移動者相互のコミュニケーション促進に貢献する。
- ⑦高速道路レーンの変更、一般道路の交差点、幹線から細街路への進入、歩行者との交錯などではデリケートな速度調整、ハンドル操作が必要である。速度制御と合わせて安全運転支援技術を自動車に組み込んでいく。同時に、技術に過剰依存しないよう、ドライバーの自覚を促す装置も組み込む。
- ⑧年齢や飲酒に限らず、疲労・睡眠不足・病気などでも運転能力が劣化する。運転前にドライバーの認知能力をテストし、水準に達しない場合自動車エンジンが始動できない仕組みを自動車に組み込む。運転中も走行に異常があれば検知し、ドライバーにアドバイスをするモニタリングシステムを構築する。



スピード社会からソフトモビリティ社会への転換

⑨以上、自動車について開発される仕組みを、必要に応じて、バイク、自転車など、車両全体に組み込んでいく。

⑩速度制御を、自動車技術、情報技術だけで実現するのではなく、道路のハンプ（凸状の突起物）、狭窄（植樹などによる幅員削減）、アスファルト舗装から自然材（石、土、木など）舗装への転換など、都市計画、アーバンデザインなどとも連動する。

⑪自動車速度の抑制と電車・バスなどの公共交通の強化、自転車走行環境の整備を連動させる。

⑫自転車走行環境整備は自転車専用道整備にとどめるべきではない。わが国の市街地（さらに、自動車普及以前に成立した世界の市街地）の多くの道路は自転車専用道を整備するだけの幅員を持っておらず、歩行者・自転車・自動車が混在する。

歩車非分離道路では、歩行を最優先し、ここで使われる第一の車両を自転車とし、自動車は、居住者車両やサービス車両など地区に用のあるものに限定する。このために最も効果的な対策は、自動車の進入規制に合わせて、速度の低速制御であり、「歩行速度」（10～6キロ）への制御を自動車に適用し、自転車にも適用する。自転車の速度を制御することが自転車自体の走行環境整備につながる。

⑬可能な限り歩行空間を拡げる。歩行空間は、歩行のための「移動空間」としてだけでなく、人と人とがコンタクトするという都市の本質的機能を発揮させる「結節空間」として重要である。歩行空間は住宅地の生活道路から、商店街区や業務地の道路、駅前空間に至る都市のネットワークを構成することを目指す。

完全な自動車排除による歩行空間の確保には限界があり、自動車の「歩行速度」への制御によって、その拡大とネットワーク化をは

かる。

⑭自動車速度の抑制と市街地の縮小（コンパクト化、脱・スポンジ化）とが同時に進むよう、交通施策と都市開発施策⁵との連動をはかる。

⑮＜自動車の普及と高速化 ⇔ 政府による道路建設 ⇔ 拡大したエリアでの不動産開発＞は、20世紀にアメリカ社会で生まれた経済成長のメカニズムで、これに情報産業が加わった。わが国はもとより、中国、インドなどの急速な成長国もそのモデルを後追いしている。＜交通の緩速化 ⇔ 新しい（道路建設を中心としない）公共政策 ⇔ 都市のコンパクト化＞を進め、医療、健康、住宅、情報などの分野とつなげ、新しい成長モデルを構築する。

4. 提案実現の道筋(既存施策・提案・研究などとの摺り合わせを含む)

自動車交通の高速化はこれまでの100年間で構築されてきた成長メカニズムの中心に位置しており、ソフトモビリティ社会の実現は容易ではない。しかし、既存施策・提案・研究などとの摺り合わせを含め、実現の道筋を構築することが必要である。

①ドライバーが手を離す「完全自動運転」では、定義的に、自動車速度が外部から決められ、それはすなわち速度制御である⁶。自動運転プロジェクトの中で検討が進められている速度制御技術を取り出し、ドライバー運転の車に搭載する。

②欧州で2022年からISA装置の搭載を義務付けるという情報がある⁷。大規模なISA実験をすでに経験している欧州諸国と協力しながら検討をすすめる。

③わが国では1972年のスクールゾーン設定以来、様々な安全交通ゾーン施策が行われ⁸、2011年から「ゾーン30」の施策が始まった。ゾーン

5 今後の市街地整備制度のあり方に関する検討会（事務局：国土交通省都市・地域整備局市街地整備課、社団法人街づくり区画整理協会）『今後の市街地整備の目指すべき方向－市街地整備手法・制度の充実に向けて－』2008年6月

http://www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/information/council/arikata/report/arikata_report.pdf

6 国土交通省「国内外における 最近の自動運転の実現に向けた取組概要」<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/autopilot/pdf/04/8.pdf>

7 <https://carview.yahoo.co.jp/news/newmodel/20190329-10396531-carview/>

8 生活ゾーン(1974)、コミュニティ・ゾーン形成事業(1997)、あんしんエリア(2003)

30は、歩行者が優先され、通過交通が排除されるべき地区で、地区全体の制限速度を時速30キロとする施策であり、2018年3月末には全国で3022のゾーン指定が行われた⁹。このゾーン指定とリンクし、自動車速度制御の実験・実装を進める。

(時速30キロは生活道路で安全な速度とは言えず、歩車分離がされない生活道路では歩行速度の制御ではじめて歩行者は安心感を得る。ゾーン30との連動をしながら、制御速度をより低い水準に誘導する。)

- ④速度制御装置の開発・搭載は、コスト、合意形成、手続きなどから容易ではない。筆者たちは、2018年3月に千葉商大学キャンパスで速度を外部に表して事業用車両を走行する実験をおこなった¹⁰。こうした簡易化した実験を繰り返し、本格的な実験・実装の機会を醸成する。
- ⑤国土交通省、環境省などが主導し、地方自治体や企業が連携した、超小型モビリティ¹¹、グリーンスローモビリティ¹²等の事業が進んでいる。関西電力が時速5kmを上限とした移動体iino¹³の開発を進めている。環境適合・安全・地域密着などを標榜したモビリティを「小さな交通」¹⁴と呼び、これを全国的にネットワーク化するアクティビティが進んでいる。これらと連携する。
- ⑥速度制御・表示を個人乗用車に搭載するためのハードルは高い。「運送事業者の業務車両からはじめては？」という提案を受けており¹⁵、

これを実践する。

- ⑦速度制御についての基盤となる「道路運送車両等についての保安基準」では、大型トラックの速度制御装置搭載を義務付けているが、一般車両にはない。「道路交通法施行令」では、速度表示標識のない道路の最高速度を時速60キロと規定している。これらを改訂する。
- ⑧商店街や住宅地の道路での制限速度を、警察や公安委員会が一方的に決めるのではなく、コミュニティが合意をつくり、それを決定機関に上申する仕組みをつくる。これについては、「エリアマネジメント」の実践¹⁶が参考になる。
- ⑨子どもや高齢者の「交通安全教育」を、危険な交通環境への適応能力を高めるためだけでなく、いかにしたら交通の危険性を下げられ、さらに快適な環境が生れるかを考え、提案する創造的な機会に転換する。
- ⑩ISAについては、わが国で2010年前後に、内閣府に組織された委員会、日本学術会議内の委員会でその実験・社会実装が必要と議論されながら¹⁷、実行されなかった。この内容を再検討し、産官学が一体となった国家規模のプロジェクトとして推進する。

緊急を要する課題として、以上をノートとして提言をとりまとめる考えである。

(東京都豊島区在住)

9 警察庁交通局(交通規制課理事官大野敬)(2018)「「ゾーン30」による生活道路対策について」(2018年6月21日生活道路交通安全フォーラム資料)

10 東京新聞(千葉版)2018年3月14日「車の速度 歩行者も見える 千葉商大で実験 低速走行区域で安心を」

11 国土交通省website「超小型モビリティについて」http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000043.html

12 環境省「グリーンスローモビリティ」https://www.env.go.jp/earth/earth/ondanka/green_slow_mobility/index.html

13 関西電力iino website <https://iinomob.jp/>

14 大野秀敏、佐藤和貴子、齊藤せつな(2015)『「小さい交通」が都市を変える:マルチ・モビリティ・シティをめざして』NTT出版

15 2019年1月、千葉商科大学大学院中小企業診断士養成コース授業で。受講生のみなさんに感謝する。

16 小林重敬編著(2015)『最新エリアマネジメント 街を運営する民間組織と活動財源』学芸出版社

17 小栗幸夫他(2009)「ソフトカーの最高速度制御・外部表示の次段階の社会実験に向けて—日本学術会議の「交通事故ゼロの社会」とISA導入の提言を視野に一」第8回ITSシンポジウム発表論文 <http://softcar-jpn.net/wordpress/wp-content/uploads/2013/03/c00e2369d9cf3670cc1784beb58d89c3.pdf>、小栗幸夫(2012)「内閣府「『最高速度違反による交通事故検討会・中間報告(案)』の政策的意義—ISA,あるいは多段階最高速度制御装置導入に焦点をあてた検討—」http://softcar-jpn.net/wordpress/wp-content/uploads/2013/01/its_symposium1.pdf

三陸鉄道リアス線が開業 ～JR山田線 宮古・釜石間の復旧・移管～

井坂洋士



2011年3月の東日本大震災で被災して以降、運休が続いていたJR山田線の宮古～釜石間が、2019年3月に、実に8年越しで鉄道路線として復旧を果たした。

筆者は最初の定期列車が走った3月24日に現地を訪ね、度々途中下車しながら、盛から久慈まで乗車した。その一部を写真で紹介したい。

バス転換された大船渡線

まずはリアス線起点の盛駅に向かうが、JR大船渡線の気仙沼～盛間もやはり東日本大震災で



気仙沼駅
かつての大船渡線(気仙沼～盛間)の線路はバス専用道になった



大船渡線BRT
かつての線路にバス専用道が設けられている
写真の細浦駅には、両側に鉄道時代のホームが残っている

三陸鉄道株式会社ホームページより(一部改変)

被災し、JR東日本が運営する路線バス「大船渡線BRT」に転換されているため、盛まではバスで向かうことになる。

この日の朝はあいにくの吹雪で視界が悪かったが、バスは定刻で走っており、バス専用道の整備状況や様々な工夫を車窓から見てきた。

東日本大震災で被災した鉄道路線のうち、JR東日本の提案に応じて路線バスに転換された区間は、気仙沼線の柳津～気仙沼間と、大船渡線の気仙沼～盛間で、あわせて100kmほど、乗車時間は3時間あまり。運転はとても丁寧で、専用道の整備も進んでいる。運行本数も大幅に増えたので、短距離の地域利用は便利になった。

しかし、バスは乗車中に席の移動もままならず、筆者はクルマ酔いも加わって、景色を楽しむ余裕もあまりなかった。風光明媚な三陸海岸を旅する観光客向けの交通手段としては、厳しいものがあるように感じられる。

2017年度のBRT盛駅の1日平均乗車人員は222名。鉄道時代の2010年度は328名(JR東日本ホームページより)。バスになって便数が増えたのに、乗客が減っているのは気がかりだ。JR東日本の奮闘を期待したい。

復旧までの長い道のり

JR山田線の宮古～釜石間は復旧までに丸8年も費やしたが、この区間は乗客が少なく営業赤字が大きなことや、鉄道施設が大規模に被災して復旧費用が高むことに加え、当時の国の制度ではJR東日本が営業する路線(路線は赤字でも運営会社は黒字)に対する災害復旧補助等の仕組みが無かったことなどから、復旧が進まずにいた。

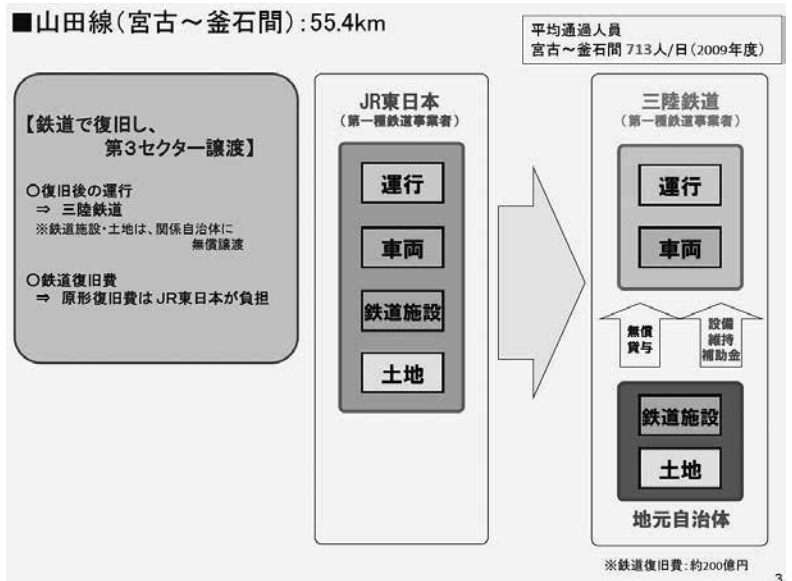
JR東日本と沿線自治体の交渉を経て、JR東日本の負担で同区間の鉄道施設を復旧させ、沿線自治体等に無償譲渡した上で、列車の運行を三陸鉄道が引き継ぐ枠組み(右図)がで



三陸鉄道の盛駅
本格開業日の3月24日には雪が降っていた



三陸鉄道公式キャラクター「さんてつくん」が出て開業を祝う手旗や記念品の配布、鯉つみれ汁の振る舞いなども行われた
車両は2018年に導入された新車



きたことから、復旧が実現した。

復旧区間の南北に接続する三陸鉄道の路線(南リアス線と北リアス線)も、元々は国鉄の路線であったが、赤字を理由に国鉄再建法による第1次特定地方交通線に指定され、1984年に経営分離されて、岩手県や沿線自治体、地元企業などが出資する第三セクターの三陸鉄道が引き継いだ経緯がある。今回の経営移管を受けて、同社では既存の北リアス線(久慈～宮古間)と南リアス線(盛～釜石間)を統合し、釜石～宮古間を含めて「リアス線」として一体運営することとなった。

3月23日には臨時の記念列車が走り、24日から定期の営業列車が運行開始。沿線では自治体などが祝賀イベントを開催するとともに、地域住民の皆さんが随所に大漁旗を掲げて祝うなど、三陸の漁師町らしい光景も見られた。

気になる運賃は、盛～久慈間では、運行会社がひとつになったことで、むしろ下がっている(従前は4,070円、リアス線開業後は3,710円)。ただし旧JR山田線区間だけで見ると、JR東日本から三陸鉄道の料率に合わせて値上げとなった(釜石～宮古間で1,140円→1,520円)ため、沿線住民には激変緩和措置として同区間内のみで利用できる割引率の高い回数券なども用意された。



住民が駅や沿線に出て、大漁旗を掲げて全線開業を祝っていた(表紙の写真と同じ)

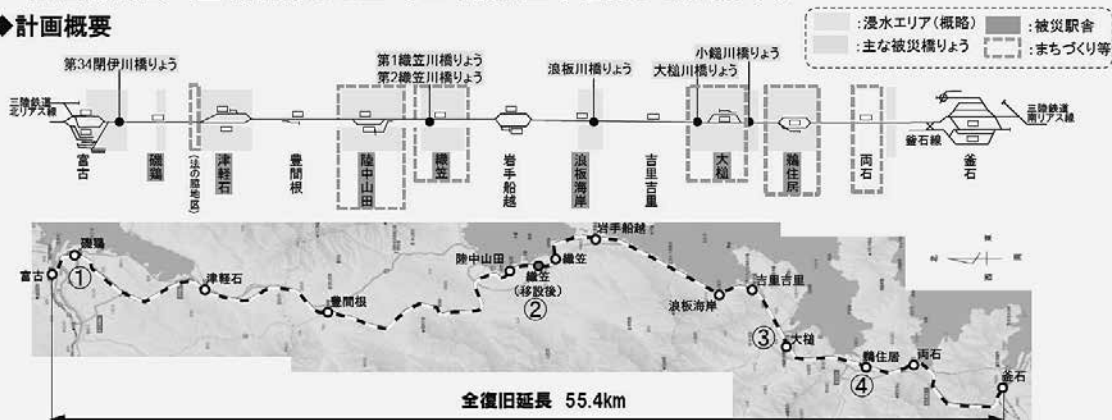


乗り通す観光客にはむしろ値下げとなったが、各種企画乗車券も再編されているので要確認

1 被災状況

山田線宮古～釜石駅間の55.4キロの復旧工事を行っております。

◆計画概要



山田線宮古～釜石駅間鉄道復旧工事について
http://www.jr-morioka.com/cgi-bin/pdf/press/pdf_1532493833_1.pdf

広範にわたる復旧工事

今回復旧した釜石～宮古間は海岸近くを走っているため、津波により甚大な被害を受けており、線路も駅舎も津波に吞まれてしまった区間が多い。そのため復旧と言っても線路は敷き直され、橋は架け替えられ、駅舎も新築された駅が多かった。

津波により流失した^{うのすまい}鶴住居駅、浪板海岸駅、織笠駅は駅舎とホームを新築。織笠駅は集落の移転に伴い、駅の場所も移転した。町ごと津波で流されてしまった大槌駅（大槌町）と陸中山田駅（山田町）では、自治体がまちづくりの一環で駅舎を新築していた。

さらに比較的被害が軽かった磯鶏駅と津軽石駅は駅舎の修繕、および津波被害を免れた線路でも三陸鉄道並みの重量レールへの交換などが行われ、再開後の乗り心地の向上やメンテナンスの軽減が図られた。車両は三陸鉄道仕様の新車が導入された。

駅を中心にしたまちづくり

沿線の町も大きな被害を受けており、山田町や釜石市大槌地区などは町ごと流されてしまった。織笠駅のように町ごと移転した駅もあるが、陸中山田駅は町ごと元の場所に再建されることになり、山田町の観光スポット「オランダ島」にちなんだ風車のような外見の駅舎が新築されるとともに、町立図書館と、山田町ふれあいセンター「はびね」が併設された。もちろん駅前には路線バスが発着するロータリーも設けられ、岩手県北バスが結節している。

駅舎には山田町観光協会が観光案内と出札を兼ねた窓口（7時～19時）を設けるとともに、待合室は6時から22時まで（ほぼ始発から終車まで）開放され、Free Wi-Fiと電源席を備えており、洒落た喫茶店のようなだ。

Free Wi-Fiはインバウンド観光客向けに必須となっており、秋田内陸縦貫鉄道や会津鉄道などの観光に敏感な一部のローカル鉄道が導入しているが、まだ例は多くない。こうした昼間の観光客の出迎えはもちろんだが、地方の駅は夕方になると学生たちの勉強の場になっていることが多い。駅に居心地の良い待合室や図書館を



ホームと待合室が新築された鶴住居駅



町ごと移転し、駅舎も新築された織笠駅



陸中山田駅の駅舎(右)と山田町ふれあいセンター「はびね」(左)



陸中山田駅の待合室
Free Wi-Fi と電源を備える

併設して長時間開放しているのは、地域の将来を担う中高生を大事にしている町の姿勢の表れと理解できよう。

駅前には地元資本のスーパー「びはん」が本店を構えるとともに、洋菓子店や書店、飲食店などが軒を連ねる商店街が立地し、金融機関の支店も駅前に店を構える。町役場は徒歩10分ほどの高台に立地。周りは住宅地だが、津波被害を受けて町ごと再建中のため、新築の建物が並ぶ。

駅前の駐車場は駅と商店街の利用者が利用できる(無料)が、自転車は数えるほどで、乗用車がずらっと並ぶ。この地域のクルマ依存ぶりを窺って不安になるが、駅を中心にしたまちづくりを実践している様子は素直に評価し、今後の改善に期待したい。

津波で町一帯が流されてしまったため、町全体が再建途上。町中是新築だらけで更地も目立つ。この町の中心を再び列車が走り始めたことで、復興の弾みになることだろう。

公共交通利用促進の取り組み

旧JR山田線・宮古～釜石間が復旧したことで、三陸地域の鉄道路線は何らかの形で全線復旧が実現した。地元自治体の意向など様々な経緯を経て、時間をかけてでも鉄道による復旧を実現した地域もあれば、路線バスへの転換により早期の復旧を選んだ地域もあった。しかしそのいずれもが、震災以前より人口減少や利用者減に悩んでいた線区だ。

宮古市も津波により被災し、市役所移転などを余儀なくされたが、駅は津波を免れた。宮古市役所は駅裏手に移転し、駅に直結する連絡通路が設けられるとともに、市役所内ロビーには広いフリースペースを設けるなど、駅を中心にしたまちづくりに取り組みは始めているようだ。

また、宮古市内では今回の復旧に合わせて新たに2駅(弘川、八木沢・宮古短大)を新設するなど、鉄道の利用促進にも取り組んでいる。三陸鉄道沿線の10市町村(久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市及び大船渡市)と関係する2市町(洋野町及び陸前高田市)で「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」を策定しており、今回のリアス線



陸中山田駅前の町営駐車場
自転車はわずかで乗用車だらけ



鉄道復旧を祝って集まる人々



新築ばかりの陸中山田駅周辺 津波被災後の再建中



宮古市では新たに2駅を新設した

開業を受けて2019年1月に改定した。

沿線住民のクルマ依存型の生活習慣を転換することは容易ではないだろうが、人口減少社会を迎え、また子どもから高齢者まで安全・快適に生活できる地域をつくるためには、被災地か否かにかかわらず、公共交通の維持活性化が欠かせない。ところが今の国の制度では、道路は100%税金で復旧させた上、さらに自動車専用道路を新設するなど、過度に自動車に偏った予算

配分・執行が為されている。一方で鉄道の復旧が地域にもたらす様々な効果も目の当たりにしてきた。

引き続き震災からの復旧・復興を祈念するとともに、人口減少社会の中で選ばれる地域になるためにも、公共交通を軸にした人にやさしいまちづくりが進むよう願ってやまない。

(神奈川県川崎市在住)

写真貸出のご案内

私(井坂)の所属する、持続可能な地域交通を考える会(SLTc)では、2011年の東日本大震災および豪雨災害により被災し、地域の粘り強い取り組みの結果、8年ないし10年越しで鉄道の復旧を実現した三陸鉄道リアス線とJR只見線沿線の現状と沿線の魅力を伝えることで、被災地域の復旧・復興において地域交通がもたらす効果について関心を持っていただき、ひいては被災地の復旧・復興の応援につながればと願い、小さな写真展を開催するとともに、趣旨にご賛同いただける方に、展示物の貸出を行っています。

本稿で紹介した写真も貸出対象ですので、ぜひ本稿をご覧のあなたの地元でも展示を開催していただければ幸いです。

展示物は基本A3判・横置きで、普通紙プリントをパウチラミネートした簡易なものをご用意しています(取り扱いやすいので、市民団体等が開催する展示に向いています。本格的な写真展向けなど、印画紙グレードの展示物をご希望の場合は別途ご相談ください)。枚数は展示場所の広さや期間等にあわせて調整できますので、ご相談ください。

貸出は無料で、往復送料のみご負担ください。人の派遣は行っておりませんので、会場手配や展示物の設営・撤収・返送等は主催者(借り主)様にてお願いします。

詳しくは、持続可能な地域交通を考える会(SLTc)までお問い合わせください。

持続可能な地域交通を考える会(SLTc) <http://sltc.jp/>

※お問い合わせはホームページ内のWebフォームにてお願いいたします。

※人手不足のため、電話対応は行っておりません。ご了承ください。

近所の、回覧板をまわす隣組20軒のクルマ事情、みなさんのクルマ依存度について知りたくて調べました。報告します。

まず、このあたりの地域性について書きます。JRの駅まで徒歩で片道10分ちょっと。100円バスの乗り場までは徒歩で5分くらい。公共交通事情はいいほうです。時刻表を調べたり乗り物を待ったりすることが現代人は苦手なようです。そのような苦手意識をもたない私自身は、歩くこと、公共交通の大切さを念頭におき、生活する一人です。念のため。

20軒中1軒を除いて、全家庭クルマ所有(わが家を含む)。記します。

A家：以前は乗っていたけれどももう乗れないと、クルマを手放した一人住まいの高齢女性。弱ってきた足で歩く生活。

B家～H家(7軒)：高齢者二人住まいの家庭で、たまに散歩をしている姿も見かけますが、クルマに乗って出かけ、用足しもされています。

I家・J家：家の横に、デン！とまるで飾ってあるかの如くクルマが置かれ、全然あるいはほとんど動くことがない。我が家もその1軒。ドライバーの夫は「うちもクルマがある、と見栄をはっているみたい」。

K家・L家：退職後、農業もやっていて、作業用車と乗用車と各家2台あり、かなり頻繁に動いています。K家の夫人は都内へ電車通勤。たまに夫君のクルマによる送迎あり。

M家：現役の建設業。クルマは必需品。

N家：市内の中心地に大きいお店を持ち、大小合わせて3台のクルマを所有。

O家：独居の高齢男性。クルマでしか外出しません、という毎日。

P家～S家(4軒)：三世代同居。うち2軒の夫君は都内へ電車通勤。うち1軒の女子高校生は

隣の市へ電車通勤。他の人々はクルマ通勤。又は買い物等もクルマ使用。

T家：三世代同居。世帯主はクルマ通勤。男子高校生は電車通勤。広い庭に大小合わせて4台のクルマ。夫いわく「クルマが4台もあるのでお金持ち」。このせりふ、私には大いに違和感が。

以上の状況報告から、私見を記します。

①青壮年3名の都内までの電車通勤、がんばっていますね。ここから東京までは近くない。常磐線も近年、「上野」までではなく「品川行き」ができ、サラリーマンに歓迎されているようです。

②近場の通勤、いろいろ不便もあるでしょうが、クルマ、クルマ。気になります。

③買い物もほとんどクルマ。気になります。我が家は夫が自転車で買い物をしてくれます。自転車に乗れない私は手に提げて歩く。毎日ダンベル体操と思っている。

④高齢者が散歩もし、クルマにも乗っています。おつかい、用足しに、クルマを利用せずに散歩と思って歩いたらどうでしょうか、と提案したい。

⑤クルマ保有を現代社会の“見栄”と感じる考えはいただけません。

⑥問題の多いクルマ社会(排ガス、交通事故、運動不足、道にクルマが多すぎる圧迫感……その他)の中にあって、クルマ使用を減らそうという意識にみなさん欠けていて、残念です。

⑦この“会”の“会員”として、みなさんのクルマ依存にむなしさみたいなものも感じますが、小さな“会”ながら声をあげ続けていかねばなりませんね。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

会員に関連する報道

4月以来、各地で歩行者を巻き添えにする大きな交通事件が多発しており、5月8日には滋賀県大津市の交差点で右折乗用車と直進乗用車が衝突、直進車が歩道上の保育園児と保育士計

16名の列に突っ込んで死傷させる（園児2人が死亡）という悲惨な事件が起きました。これらに関する報道番組で、当会会員の2人が出演し、意見を述べました。



●5月9日インターネットテレビ局AbemaTVのニュース(21時～)に佐藤清志さん出演

この番組で、当会世話人で交通事件のご遺族でもある佐藤清志さんは、ご自身の幼い娘さんが命を奪われた事件を通して気づいた、人命軽視のクルマ社会の現状と課題を指摘しました。また、被害者ご遺族や関係する保育園などへのメディア取材のあり方が問われていることについて、ご遺族や園の協力を得られるのなら、理不尽に命を奪われることへの憤りや悲しみの現状やその原因となった問題点を、メディアは過剰に自粛することなくきちんと伝えてほしいと語りました。



●5月12日テレビ朝日サンデーステーション(16時30分～)に小栗幸夫さん出演

この番組では、交通事故死者・重傷者をゼロにする「ビジョンゼロ」対策を進めるスウェーデンや、ドイツの交通対策を取材し、ゾーン30区域が広域に設けられ、速度抑制対策も徹底していることを紹介。スウェーデンでは歩行者死亡数を1990年の134人から2015年には28人と激減させたこと、一方の日本はゾーン30も少なく事故抑止対策が乏しいことを伝えていました。千葉商科大学名誉教授の小栗幸夫さん(12ページに論文)は、日本はドライバーを守る技術はあっても歩行者には優しくないと指摘、ゾーン30では速度超過できない仕組みを作れば自動運転でなくても安全性を高められるとコメントしました。

(文責：会報担当足立)

夫婦で公共交通 リフレッシュユ行

茨城・木村孝子(79)

3月21、22の両日、夫と千葉・館山へ旅をしました。すべて公共交通を



利用。JR内房線を進むと、彼方に風力発電の羽根、太陽光発電のパネルがところどころにありました。車窓から東京湾をのぞくと東京湾観音が見え隠れ。大波小波が打ち寄せる海岸の風景に見えます。

JR館山駅から目的地のペンションまでJRバスを利用しました。世間は車社会ですが、リュックを背負いバッグを持って、夫と2人でいつも公共交通の旅を楽しんでいます。ペンションの食事は、地元産の野菜、果物、お魚、お米にこだわったものでした。うるわしい館山の海岸線、花壇(写真)や野原を、両日とも7、8キロ歩きました。リフレッシュの旅、幸せの旅でした。

しんぶん赤旗2019年4月14日

本会会員の木村孝子さんの、公共交通で旅を楽しむ投稿が掲載されました。

世話人からのメッセージ

青木 勝(代表・新、会計と名簿管理・再任)
(大阪府大阪市在住)

足立礼子(代表・新、会報編集・再任)
(東京都三鷹市在住)

安彦守人(事務局・新)
(東京都八王子市在住)

上記3名のメッセージは32～33ページ(代表より・事務局より)をごらんください。

榊原茂典

2015年より代表を務めさせて頂いてきましたが、家庭の都合によりこの4月で退任させて頂くことになりました。在任中の会員の皆様のお力添えとご協力に感謝いたします。

退任後は新代表のもとで、世話人として微力ながら活動を続けさせて頂きたいと思っております。主として自動運転関係の動向注視をしていきたいと考えています。今後ともよろしく願いいたします。

(東京都杉並区在住)

佐藤清志(涉外・再任)

よりもよって、当会の新たなスタートとなる総会の日の前後に、全国で悲惨なクルマによる被害が続いてしまいました。交通遺族である私のような立場でなくとも、あの池袋のご遺族の会見を見て、胸が締め付けられる思いになるのではないのでしょうか。

時代は予防安全機能搭載車、そして自動走行へと向かっていると言われてはいますが、それらが効率性・利便性のためでなく、安全性を最優先・最重点としたものとして、世に出されることを願っています。

遺族の立場から皆様と一緒に、この思いを発信していきたいと思っています。

(東京都品川区在住)

杉田正明(メーリングリスト管理・再任)

先日の総会でのフリーディスカッションの場で、問い直す会の今後の方向として、会員を増やすには取り上げるテーマを絞った方が良いのではないかという意見が出ました。それに対してAさんからクルマの問題を多角的に・多面的に取り上げるところに当会の存在意義がある、会員が増やせなくても耐えるべきだという意見が出されました。私は同感です。

EVと自動運転にむけて世の中は転がっています。産業編成、都市・国土編成、税財政編成等の変化にも留意しつつ、安全の確保、生活の足の確保にそれらが寄与・貢献することになるよう監視をしていく必要があります。

2006年から、世話人を続けています。もともと人のお世話をするのは好きでない私が世話人をするには自己矛盾があるのですが、脱クルマにむけて皆さんと協力したいということから続けています。お金を稼ぐ仕事を引退してからは、やりたくないことは極力やらない方針で生きています。世話人であっても世話をしたくない場合に、皆さんのひんしゅくを買う行動を取ることがあると思います。

(千葉県松戸市在住)

富田悦哉

今年度は私事により事務局を退任いたしました。中途半端なことになってしまい申し訳ありません。

会員アンケートの結果をもとに会活動を展開していくことは、世話人会の取り組みとして継続していきますので、会員みなさんも引き続き

ご参加をお願いします。

私についてはたいへん活動が制約される状況なのですが、「できることをやる」という姿勢は保って、意見などを発信することに努めたいと思います。また1年間、世話人の一人としてよろしくお願いいたします。

(東京都世田谷区在住)

林 裕之(会報編集・再任)

世界保健機関(WHO)の報告書によると、世界で年間約135万人が交通事故で命を落としているそうです。本当に多くの人々が犠牲になっています。もっとも今後自動運転車の普及が進めば交通事故は大きく減少するでしょう。これは大いに期待できます。しかしそれでクルマの問題がすべて解決するわけではありません。WHOによると、大気汚染により、世界で年間約115万人が死亡し、そのうち半分程度はクルマの排気ガスが原因であるとされています。さらにその排気ガスに含まれる温室効果ガスが地球温暖化を加速させています(日本では交通機関が排出する二酸化炭素の9割近くがクルマによるものです)。たとえ低公害車が増えてもクルマの総量が増えれば状況が大きく改善されることはないでしょう(ハイブリッドカーや電気自動車であっても、1人を1km運ぶのに排出される二酸化炭素量は鉄道の3~5倍あります)。クルマが増えることに伴って道路や駐車場が増設され、森林や草原など、貴重な自然が破壊されていることも深刻な問題です。クルマに依存する生活を続けて、生活習慣病のリスクを増やしてしまうことも無視できません。

クルマというものは確かに便利な乗り物ですが、それがもたらす弊害もまた大きいということを我々は知らなければならないと思います。クルマの利用はできるだけ必要最小限にとどめる、というライフスタイルの確立が必要であると思います。

微力ですが、今年も世話人をさせていただくことになりましたのでよろしく申し上げます。

(山口県下関市在住)

地域活動連絡係からのメッセージ

今年度地域活動連絡係は、全員で22名です。今年度新たに、中山藍里さんが加わってくださいます。皆様よろしくお願いたします。

〈2019年度地域活動連絡係〉

中村欣嗣さん(北海道岩見沢市)
前田敏章さん(北海道札幌市)
後藤 昇さん(宮城県栗原市)
小林和彦さん(山形県山形市)
木村孝子さん(茨城県竜ヶ崎市)
梅沢 博さん(茨城県つくばみらい市)
杉田久美子さん(千葉県松戸市)
清水真哉さん(東京都江東区)
稲見正博さん(東京都三鷹市)
井坂洋士さん(神奈川県川崎市)
田中 牧さん(神奈川県横浜市)
木村利雄さん(愛知県安城市)
青山泰人さん(愛知県名古屋市)
上田晋一さん(愛知県名古屋市)
安達 博さん(岐阜県岐阜市)
楠神久人さん(滋賀県愛知郡)
中山藍里さん(大阪府大阪市)
神田 厚さん(三重県津市)
奥田純夫さん(京都府京都市)
奥山裕一さん(兵庫県明石市)
山田寛人さん(広島県広島市)
三田直水さん(鳥取県鳥取市)

9人の方からいただいたメッセージを紹介します。

清水真哉(継続)

歩道に突っ込んでくるクルマに歩道で暴走する自転車、歩道でさえ安全な場所ではなくなりつつあります。歩行者の安全を確保するために、これからも言うべきことを言っていきたいと思っています。

(東京都江東区在住)

木村利雄(継続)

脱クルマは世界のトレンドですが、戦後一貫してクルマ依存の社会を築くために邁進してきた日本も例外ではないと思います。現在、脱クルマの流れに抗い、クルマ依存社会の強化を押し進める動きも侮れませんが、もう社会は持ち堪えられないでしょう。これは私の身近な動きからも実感しているところです。この脱クルマの流れを確かなものとするためにも、クルマ社会を問い直す会の存在意義は大きなものがあります。会員相互の対話から大きなうねりが起きるのを期待しつつ活動したいと思います。

(愛知県安城市在住)

青山泰人

先日の総会で、「会報の図書館への寄贈」というご説明があり、ハッとさせられました。

過去に個人的活動(後援会の開催など)で図書館を重要な広報拠点としてあれほど活用しておきながら、実は会報の送付先として検討してきていませんでした。

開架・閉架のいずれになるかにもよりますし、配架場所にもよりますが、「広報・啓発」の一環として意味はあると思います。

(この会報が発行される頃には、結果が出ているかもしれませんが。)

(愛知県名古屋市在住)

安達 博(継続)

私は先日83歳になりました。まだまだ元気ですが連日のような高齢者の交通事故報道をみて、免許を返上したとき自分の生活がどう変わるかチェックしてみました。50年以上続く男声合唱への参加の移動時間が3倍になり、その帰りに寄っていた整形外科の治療や買い物のスーパーめぐりができなくなり、近隣の制限された食材しか入手できません。

週一回夜7時半からの楽しいバドミントンも、道が危険で自転車では雨の日は参加できなくなります。同様に地域の複数の協議会も夜の会議

ですから参加が難しくなります。

(岐阜県岐阜市在住)

クルマ社会を問い直す会の会報も、岐阜市庁舎、岐阜県庁の担当課や議員への訪問手渡しが大きく制限されます。

岐阜市郊外に家を作ったとき、公共の鉄道駅から2km以内と高齢になった時も考慮しました。岐阜バスの停留所は徒歩3分、平日は1時間3本と言う恵まれた環境ですが、このバスは近いJR西岐阜駅には行かないで、岐阜駅まで25分ほどかかります。JR西岐阜駅に行くコミュニティバスは1時間10分に1本。車をやめてこれを利用する人はほとんど無く、朝晩の県庁関連の通勤者を除けば、通院とか車も運転できないハンディを持つ方の利用が中心です。

このように比較的公共交通があっても、車をやめたら一気に行動の範囲縮小、活動や趣味からの引退で、友人が口にして、「車を手放した高齢者はたいてい3年ぐらいで呆けて死ぬ」が現実に身に迫ります。

しかし、先月、親しい友人で2歳年上の、現在MTミッションの軽で走り回っている彼が、車をやめたあとどう移動するか「研究会を作ろう」ともちかけてきました。彼はコミュニティバスを走らせようと20年ほど前に地域で研究会を立ち上げた仲間の一人です。

目下の議論は、地域にいる比較的若い車の所有者が、車を手放した高齢者の移動を援助するコミュニティです。

数回話し合いましたが、こういった援助はすでに地域にあることがわかってきました。

困っている高齢者に親しい近所の人が「買い物に行くけど一緒に行く?」とか「何か欲しいものある?」とか声をかけ、地域コミュニティが良好なところほどあちこちに存在しているようです。

これには損とか得とかでない、人が長い発達の中で身につけたものがあると思います。

この点を深く調べて実らせていければ、免許を返上しても3年ぐらいで呆けて死ぬことも無いかなあと考えてきました。

中山藍里(新)

はじめまして。地域活動連絡係をさせていただきます、中山と申します。活動の中でクルマ社会について勉強したり考えたりできればと考えています。不慣れでご迷惑をおかけすることと思いますが、自分なりにつとめて参ります。どうぞよろしくお願いいたします。

(大阪府大阪市在住)

神田 厚(継続)

横断歩道を歩いていて……、歩道を歩いていて……命を落とす人が絶えません。

根本解決には、鉄道のように物理的に極力分離する努力こそ必要ですが、現状は“高齢者ドライバーの問題”、“突発的なドライバーの病気”といった直接的な原因にのみ目を向けがちな報道が溢れています。

正々堂々と、問題の根源を指摘する私たちの活動。

ますます大切になってきていると感じます。

(三重県津市在住)

山田寛人(継続)

特段の活動をしているわけではありませんが、知り合いとの雑談の中で、ことあるごとにクルマ社会の問題について発言し、クルマ社会を問い直す会の存在を伝えるにはしています。少しでも関心を見せる人がいれば、詳しく話をします。

そういう時には、問い直す会の活動を紹介するA4裏表のパンフレットを配っています。また「安全に道を歩きたい」シールも配っています。会のパンフレットは「クルマ社会を問い直す会ブログ版」のホームページにPDFファイルで提供されているので(<http://krm-tns.up.seesaa.net/doc/kai-leaflet20160420.pdf>)、会員の皆様もこれを印刷して利用されると良いと思います。ホームページだと気づかない方もおられるかもしれないので、会報の中に時々入れていただいたりすると、会員自身が宣伝活動をするきっかけ

になったり、活動がしやすくなるのではないかと思います。

最近、お年寄りの運転や免許証返納については周りの人たちの関心が高いなど雑談の中でも感じています。こういう話題をきっかけにクルマ社会の諸問題についても考えてもらえたらと、話題を拡げていくようにしています。少しでも多くの人たちにクルマ社会の問題について関心を持ってもらいたいと強く願っています。こうした会話や交流を通じて、おもしろいことがでてきたら投稿を通じてお知らせしたいと思います。

(広島県広島市在住)

三田直水

クルマの問題は、人の命の重さを問うことである。また、人としての在り方を問うことでもある。クルマが人を殺傷する代物である以前に、クルマの性状である騒音や振動、排ガス等が他者の健康を害し、不快にさせている限り、クルマは罪である。このようなことを、日々考えながら過ごしています。

(鳥取県鳥取市在住)

2019年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

- ◎今後も大変ですが、会の活動が継続されることを祈念しております。
- ◎いつも貴重な情報をお送り頂きましてたいへん有難うございます。
- ◎個人的な近未来予測ですが、皆様のご尽力のお陰で日本でも横断歩道でクルマが止まるのが当たり前になるものと期待しております。
- ◎最大の目標は環境の問題。自動車産業は世界で注目されているがその巨大化と拡張は商土工農(昔は土農工商)社会で今は販売拡大が優劣の決め手となっている。そのため最大の消費社会の中心的役割を果たしている。
景気対策の主要課目、自動車電機製品、情報機器、例カークーラー。電気冷蔵庫。コンピューター、半導体、ロボットなど。完全省力化が常態化が当然の帰結であるが実際は少子高齢化した現況では人手不足と低所得と需要の限界に達しているがその他資源、領土問題。
- ◎できることをやりましょう。意見を発信しなければ、世の中は変わりません。
- ◎総会直前に白内障の手術があるため、残念ですが、総会を欠席します。盛会を祈念します。
- ◎関西圏での会の企画よろしくお願ひします
- ◎入会しましてまだ日が浅いですが総会に出席させていただきます。よろしくお願ひいたします。
- ◎フリーディスカッションへの期待は大きなものがあります。みなさんが何を考えているのかじっくり話を聞き私も話したいと思います。何事も対話から一歩が始まります。
- ◎いつも充実した会報ありがとうございます。機会のあるときに話題にすることくらいしかできていませんが、クルマ社会の問題点を具体的に提起できる情報が貴重です。今後とも、観念論・理想論ではなくこれまでのように事実に基づく問題提起と具体的な対案を出す会であればと願っています。交通権学会との連携を深めることなど、運動を大きくつなげていくことが大切かと思っております。
- ◎ご無沙汰しています。ずっと幽霊会員で申し訳ありません。
- ◎よろしくです～。がんばりましょう！
- ◎会報95号の井坂氏のMaaSの解説は他の新聞記事などとは異なり「問い直す会」からの視点が入っており大変に良かった。
- ◎会発足以来、会費納付のみに終始していますが、継続していきたいと考えています。今後

ともよろしくお願いします。

- ◎来年には会創設から四半世紀を迎えますね。この間、ネット社会化をはじめとする社会環境は大きく変わり、それに伴って人々の生活環境や意識も変化しました。けれど、「クルマ優先社会」からの脱却はなかなか進みません。会の活動に若い世代を巻き込み、より広くアピールしていくためにはどうすればよいのか。会員として知恵を絞っていきたいです。総会の開催おめでとうございます。総会へは出席できませんが、地元で自分でできることを実行していきたいと思っています。
- ◎地球温暖化も深刻化の一途で、報道によればグリーンランドの氷の消失ペースが10年で4倍になるという尋常でない状況になっているとのことで、私たちは既に滅亡の直前にいると思います。石炭火力発電などを問題視する世界の世論はかなりできて一方、自動車が出す温暖化ガスについてはあまり問題意識が持たれていないので、気候変動の原因とし

ての自動車にも意識が向けられるよう、自分で可能な世論作りをしていきたいと思っています。

- ◎クルマ優先でない社会が実現できるよう微力ですがこれからもがんばります。
- ◎会報はとてもよいことが書いてあり、それを生かす活動が必要ですが、私自身は何もしていません。車を利用していますが、①公共機関を使うたびに、②ガソリンを購入するたびに、その量に応じて、個人的に貯金することを考えています。
- ◎公共交通の拡充を図る。取り組みに期待します。
- ◎いつも会報をありがとうございます。車優先の社会の問題を気づかされています。
- ◎会報を読みいろいろの動きを知ることができ、大事な情報源です。私の住む地域も市の事業でバスの運行がされるようになり、通勤も高齢者の外出も楽になりました。住民が運動して実現したものです。



ノカンゾウ
(会員K・Tさんの絵)

共同代表より

青木 勝

今回、世話人会の互選により、共同代表となりました。

1995年の当会設立以来、私は世話人として活動をしてまいりました。

今回の池袋の暴走事件に対して、4月30日づけで警察庁長官、国土交通大臣、各報道機関に「実効ある予防策を求める声明」を提出しました。

これは、2018年3月30日づけで、警察庁長官などに提出した「自動車運転免許の認可基準の

強化を求める要望書」(会報92号掲載)を作成していたからできたことです。

当会は、数多くの提言を政府機関などに発信してまいりました。

このような会の財産を継承しながら、共同代表の足立さんとクルマ社会を問い直すことに尽力をしていきます。

皆さんのご協力をお願いいたします。

足立礼子

4月の総会の前後には、東京・池袋の高齢者の車暴走事件をはじめ、各地で多くの歩行者が犠牲になる事件が、またも相次いで起きてしまいました。この会で以前から関係省庁に要望しているさまざま対策がもっととられていたら、きっと救われた命があったはず……と、無念な思いは尽きません。

私は、本会に入会(創立時)したころから、運転免許制度の甘さが交通事故多発の大きな原因の1つではないかと感じていました。その思いは強まるばかりで、2011年に運転免許の基準を厳しくする要望書を書かせていただき、関係省庁宛に提出、その後も会で何度か同様の主旨を盛り込んだ要望書を提出しています。最近は高齢者の運転ミスによる暴走事件が増え、世間でも高齢者の運転認可基準強化をとねえる声が増えてきて、勇気づけられます。ただし、本会の主張のカギは、「すべての運転希望者を対象に、運転免許基準の強化をすべき」という点です。ドライバーに起因する交通死亡事故の7割は65歳未満の人が起こしています。

交通事故を減らすには、ほかに、車体の安全機能強化、道路や信号の改善、車の走行規制や速度抑制、交通法違反者や事故加害者の刑罰

強化、また、車から公共交通網への利用転換促進など、さまざまな対策が必要です。今、世界中で自動運転車の開発競争が進み、事故削減や移動の不便解消に役立つと期待が寄せられています。しかし、普通車との混在で逆に歩行者の安全が脅かされたり、販売合戦で地方では「第二の車」依存が進むのではないかな等の疑問、不安も山積です。

今の社会は、車による人命・健康損失、環境破壊、移動の不公平、コミュニティの分断など負の側面(外部不経済)を不問にして成り立っています。では、安全で環境負荷が少なく、人々の移動の自由を平等に保障し、地域住民の心身も経済も元気になる交通社会とはどんなものか——具体的なビジョンを会で描けたらと思います。

このたび、会を創立時から支えてくださっている頼もしい大阪人の青木さんとともに、代表をお受けすることになりました。私は力不足のうえに、60代の今も仕事(自営)に追われ通しの日々で、任が務まるか心もとない状況です。会員の皆様のお力添えを、どうぞよろしく願いいたします。

世話人に加わらせていただいて2年目ですが、今回、事務局の任を拝命しました安彦 守人(あびこ もりと)です。不慣れな点はお許しください。

前94号の本欄で予告しました通り、総会において会員同士の意見交流を行いました。成功したかなとの印象でした。もう1回来年もこの形で総会を実施しようとの運びとなりました。

意見交流は、東京圏のみならず、他地域にも

広げていこうとの検討もしております。それには地域連絡係の方々のお力添えも必要かと思えます。

総会前後に悲惨な自動車事故の報道がありました。罪の無い人々が亡くなるようなことを未然に防ぐことが当会に課せられた使命であると思えます。新会員の方、また現会員の方からのご意見、メーリングリストでの発信をお待ちしております。

クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長

若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員を必要とし、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。

2019年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上に「2018年度会費払込済」「2019年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2018年度、2019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。

2019年4月1日から2019年5月21日までの会費・寄付払込者は92個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。

ぜひとも、2019年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、**複数口の会費**をよろしく願います。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、(別紙名簿)青木までご連絡ください。

ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせるため、以下のツールを活用しています。

◎**ブログ版「クルマ社会を問い直す会」**

<http://krm-tns.seesaa.net/>

従来のホームページとあわせて、ご利用ください。

◎**Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」(2014年4月27日開設)**

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

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎**Twitter「クルマ社会を問い直す会」(2016年6月8日開設)**

<https://twitter.com/kuruma66311273>

会からの問題提起・提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎**ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)**

<http://toinaosu.seesaa.net/>

クルマという不完全な機器に依存した交通システムの弊害が放置されている実態を訴えていこうと考えています。

◎**ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)**

<http://hokousya.seesaa.net/>

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログやFacebookページと一緒に投稿してください。

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の安彦守人 cbb27337@nifty.comまでにお問い合わせください(非会員は登録できません)。

問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内

任意参加メーリングリスト管理人 杉田正明

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があります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2019年5月1日現在で参加者は88人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください。(非会員は参加できません。)

尚、すで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。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

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（1号～95号）
—1冊100円でお分けします（送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です）。
- 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）、『脱クルマ、その課題の広がり』（杉田正明著、2008年）冊子『クルマ社会と子どもたち（その後）交通鎮静化の海外の取り組み』（今井博之著、2004年）、『クルマ社会と子どもアンケート』（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）、『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。
—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。
以上、申し込みは杉田久美子（本会報に同封の名簿参照）まで。

公的機関への意見事例等をお寄せください

道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡係…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています（2000年度から設置）。世話人・地域活動連絡係のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

案内板

■ 東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～ 《8/24(土)》

時間 13:00～16:00(予定)
場所 千代田図書館 研修室
<https://loco.yahoo.co.jp/place/g-gvoww4lds-/map/>
千代田区役所の9Fです。東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿線「九段下」駅下車4番または6番出口から徒歩5分。
※上記の時間・場所は予定です。beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が確定次第、メーリングリストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に時間・場所確認のための電話をください。
内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流
問い合わせ 杉田正明 080-9538-9178

■ 横浜カーフリーデー2019& モビリティウイーク 《9/22(日)》

例年通り、今年も本会はパネル展示で参加の予定です。(5月末時点で開催場所等の詳細は未定です。)

カーフリーデーは、去年は横浜市のほか、仙台市、さいたま市、松本市、金沢市、福井市、豊橋市、大阪市、京都市、奈良市、那覇市で開催されています。お近くで関心のある方は開催状況を確認していただければと思います。もし参加された方は、その様子を会報にお寄せいただければ幸いです。

問い合わせ 足立礼子 reida@if-n.ne.jp

■ 「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2019年9月下旬
- 原稿締切り：2019年7月31日（締切り厳守でお願いします）
- 送付先：足立礼子（本会報に同封の名簿参照）
reida@if-n.ne.jp

【投稿規定(募集内容)】2018年9月発行93号より一部改訂
※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。
 - ・字数はおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)。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。
- ★原稿についてのごお願い
 - ・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は、連絡が取りやすい手段を明記してください。
 - ・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書

いて郵送でお送りください。

- ・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。
- ・図版はモノクロ誌面で見やすい工夫をお願いします。
- ・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。
- ・商業出版でない我々の会報は手間・時間削減等のため、会報担当者による原稿の字数調整や内容整理はいたしません。執筆者による校正も基本的に行いません。よく推敲した完成原稿の提出をお願いします。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整していただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただきます。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整していただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただきます。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整していただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただきます。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文