

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、神田 厚
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

100

2020年6月30日発行
(年4回発行)
会創立1995年



「コンパクトシティ戦略を進める富山市で、その到達点ともいえる路面電車の南北接続が2020年3月21日に開業した。当日運行された特別電車「環状線のエリア」で、素晴らしい演奏で招待客を魅了した弦楽四重奏「OASISカルテット」のみなさん。
(撮影と文：白旗直史さん。報告記事22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	2020年度(第26回)「通信手段による総会」議案に関する採決結果報告(青木 勝)……………2 2019年度活動報告(安彦守人) ……2 /2020年度活動計画(安彦守人) ……3 / 2019年度決算・2020年度予算(青木 勝) ……5 /2020年度世話人の紹介と役割分担……5 「新型コロナウイルスの緊急事態に際し、公共交通機関の財政支援を求める意見書」を送付(林 裕之)……………6 全国路面電車ネットワーク発信「新型コロナウイルスによる交通崩壊を防ぐための緊急アピール」(青木 勝) ……7 「コロナ自粛下での違法運転と交通事故増加を防ぐ緊急対策」を求める要望を関係機関に送付(足立礼子) ……9
■特集 コロナ禍とクルマ社会	コロナ禍に世界は「非常事態宣言」、しかし交通死傷は「日常化された大虐殺」(前田敏章) ……10 新型コロナウイルスで変わる地域交通(井坂洋士)……………14 「その乗車本当に必要ですか。」(林 裕之)……………20
■交通システムルポ	「世界最先端のまちづくり」富山市の到達点～路面電車南北接続開業レポート～(白旗直史)……………22
■投稿	テスラ車による死亡事件裁判を傍聴して(佐藤清志)……………28 わたしの本棚より(クルマ社会を問い直す文献紹介)(三田直水)……………33 危険な運転を生み出している環境にも関心を持ちたい(山田寛人)……………36 我が家の廃車ものがたり(木村孝子)……………37 ハメパチ・キーホルダーで「クルマ社会を問い直す」をPRしよう(富田悦哉)……………38
■メッセージ	世話人から…39 /地域活動連絡係から…40 /2020年度通信総会採決票葉書のメッセージ…42
■案内ほか	共同代表より…44 /事務局より、会則ほか…45 /会計より、ほか…46 /案内板…47 / 会創立25周年・会報100号記念特集原稿募集、101号原稿募集案内…48

2020年度(第26回)「通信手段による総会」

議案に関する採決結果報告 青木 勝(共同代表)

本年4月18日に予定されていた2020年度総会は、新型コロナウイルスの関係で「通信手段による総会」(通信総会)として代替実施することとなりました。

2020年度総会議案書として次のように通信総会案を提出しました(4月上旬に郵送。採決票の返信は4月20日消印有効とし、最低有効回答数は定めず、承認数が不承認を上回れば承認されたものとする、という基準で決をとりました)。

①2019年度活動報告案 ②2020年度活動計画案
③2019年度決算案 ④2020年度予算案 ⑤2020

年度世話人立候補者名 ⑥2020年度会計監査候補者名

4月30日に集約をいたしました。会員のみなさまから102通の返信があり、①～⑥すべての議案について返信者全員から承認していただき、左記の採決基準を満たしたことを報告いたします(通常総会の定足数139人の過半数も超えています)。

①～⑤については、以下に決議内容を記します。⑥の会計監査人は、石本隆一さんが承認されました。

クルマ社会を問い直す会2019年度活動報告 2020.4.30 通信総会決議

安彦守人(事務局担当世話人)

◆会の活動

2019年4月20日 第25回総会開催。(参加15名。

東京都北区北とびあにて)

2019年4月20日 討論会(フリーディスカッション)開催18名参加。のち懇親会14名参加。階上の「山海亭」にて。

2019年4月21日 世話人会で2019年度世話人体制確認。(共同代表:足立礼子、青木勝ほか世話人6名)

2019年4月21日 「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」を発表。警察庁、国土交通省、報道機関に送付。

2019年6月5日 多発する交通事件に関し、しんぶん赤旗記者に取材を受ける。(足立礼子、榊原茂典)

2019年6月15日 7月の参院選に際して各政党へ公開質問状を提出。7政党中5政党から有効回答。

2019年9月 東京都八王子市・東浅川交差点の歩車分離信号化要望署名(「高尾・浅川地域のまちづくりを考える会」による)の共同呼

びかけ団体となり、会員に署名協力要請。(署名は「考える会」で集約し、12月に東京都に提出)

2019年9月22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、榊原茂典)

2019年11月16日 世界道路交通被害者の日・キャンドル追悼会に参加。主催側実行委員として小栗幸夫、佐藤清志、長谷智喜参加。問い直す会は賛同団体。

2019年11月16日 世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)・北海道フォーラム2019に参加。主催側として前田敏章参加。問い直す会は協力団体。

2019年11月17日 世界道路交通被害者の日キャンペーン(大阪)を、大阪交通遺児を励ます会と共催。当会から4名参加。(青木 勝)

2019年11月17日 大阪ミーティングを大阪・港区築港会館で開催。8名参加。(青木 勝)

- 東京ミーティング 6回開催(担当:杉田正明)
 - 2019年6月22日(土) 千代田図書館
 - 2019年8月24日(土) 水道橋コンフォート
 - 2019年10月26日(土) 千代田図書館
 - 2019年12月28日(土) 千代田図書館
 - 2019年2月22日(土) 日暮里サニーホール
 - 2020年3月21日(土) 千代田図書館

- 会報96号、97号、98号、99号を発行。(担当:林裕之、足立礼子)

●ブログ、SNS

- 1) ブログ版「クルマ社会を問い直す会」44アクセス、訪問者14人(2020年2月の実績)
- 2) ブログ「脱クルマフォーラム」34アクセス、訪問者19人(2020年2月の実績)
- 3) ブログ「歩行者への道」5アクセス、訪問者5人(2020年2月の実績)
- 4) Twitter 最多閲覧者数2473 1ツイート当たり最多いいね31獲得(2020年1月と2月の合計実績)

◆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)

2019年5月9日 インターネットテレビ局 AbemaTVのニュースにゲスト出演し、滋賀県大津市の園児ら死傷交通事件について語る。(佐藤清志)

2019年5月12日 テレビ朝日サンデーステーションに出演し、北欧などの速度自動制御(ISA)による歩行者交通安全対策について語る。(小栗幸夫)

2019年6月1日 第21回豊中市通学路の安全を考えるシンポジウムに参加、大津市の園児ら死傷事件について防止対策を講演。(長谷智喜/命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)

2019年6月 日本初「観光型MaaS実証実験」体験を会報に報告。(井坂洋士)

2019年9月11日「南多摩尾根幹線道路建設事業計画」への意見書を東京都に提出。(菊池和美)

2019年9月11日 日本海新聞社投稿欄に「ドラレコなど補助に反対」の投書を投稿、掲載される。(三田直水)

2019年10月 オンデマンド乗合交通システム「AI運行バス」実証実験体験を会報に報告。(井坂洋士)

2019年11月 宇都宮市のLRT工事状況見学を会報に報告。(井坂洋士)

2019年5月～2020年1月 ペダル踏み間違いによる事故防止装置「STOPペダル」(ナンキ工業)が20の報道機関(テレビ報道番組12、ラジオ番組2、新聞4、週刊誌2。うち18件は2019年5～7月)で紹介される。(南平次)

クルマ社会を問い直す会2020年度活動計画 2020.4.30 通信総会決議
安彦守人(事務局担当世話人)

◆新年度の活動の基本方針

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

◆新年度の具体的活動テーマ

- 1) 自動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)
- 2) 運転免許制度を考える。(担当:足立礼子、安彦守人)
- 3) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当:長谷智喜、佐藤清志)
- 4) 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)

- 5) 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)
- 6) 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)
- 7) SDG s (持続可能な開発目標)実現の上で重要な地球温暖化防止と自動車利用の関連を訴える。
(担当：林 裕之)
- 8) 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)。(担当：三田直水、他)
- 9) 「世界道路交通被害者の日」キャンペーンを大阪で開催する。(担当：青木 勝)
- 10) 「世界道路交通被害者の日」キャンペーンに東京・札幌で参加する。(担当：佐藤清志、前田敏章)
- 11) 交通犯罪の法解釈を考える。(担当：足立礼子)

◇会の基本的組織運営

- 1) 年4回の会報の発行。(6、9、12、3月)
- 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) ホームページの運営・内容の整備。(担当：安彦守人、富田悦哉)
- 4) facebookページ、twitterを会の情報発信に活用。発信登録者の増加と発言促進。
(維持管理：安彦守人、富田悦哉)

◇継続して行う活動

- 1) 東京ミーティングを開催。(担当：杉田正明)
- 2) 有志運営のブログ『脱クルマフォーラム』、『歩行者の道』により会員の主張を発信。
(維持管理：安彦守人、富田悦哉)
- 3) 講演会・学習会の開催。
- 4) 他団体との交流の促進。
- 5) 社会情勢に対応して声明、意見書、要望書、パブリックコメントなどを出す。

◇実施をしたい活動

- 1) 地方でのミーティングを実施。(7月5日、名古屋が決定)
- 2) 主要政党への要望、面談申し入れ。
- 3) 自動車メーカー、自動車の安全装置メーカー、研究機関との面談。
- 4) 交通死ゼロを目指す欧米の最新対策を学び広めるため冊子(会員今井博之氏著)を作製。

2019年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2019.4.1～2020.3.31) (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	188,459	188,459		会報作成費	320,000	353,992	* 3
会費	480,000	585,000	* 1	郵送・連絡費	160,000	150,435	
カンパ	40,000	50,129		事業費	60,000	3,000	* 4
雑収入	1,541	0	* 2	交通費	70,000	59,000	
				事務費	20,000	5,048	* 5
				渉外費	30,000	13,936	* 6
				会場費	40,000	20,902	
				雑費	10,000	0	
				予備費	0	0	
				次期繰越金		217,275	
合計	710,000	823,588		合計	710,000	823,588	

* 1 納入者(165個人・団体)
* 2 ブックレット等の売上

* 3 会報96号から99号分
* 4 交流会等
* 5 コピー・印刷費、振込料等
* 6 横浜カーフリーダー等

2020年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2020.4.1～2021.3.31) (単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	217,275	会報作成費	380,000	* 7
会費	530,000	郵送・連絡費	220,000	* 8
カンパ	100,000	事業費	70,000	* 9
雑収入	2,725	交通費	100,000	
		事務費	10,000	
		渉外費	20,000	
		会場費	40,000	
		雑費	10,000	
		予備費	0	
合計	850,000	合計	850,000	

* 7 会報100号から103号分
* 8 会報、通信総会郵送料等
* 9 交流会、冊子作成費等

2020年度世話人の紹介と役割分担

通信総会にて、以下の10名の世話人が承認されました。その後、オンライン会議による新世話人会にて、右のように分担を決めました。どうぞよろしく願いいたします(世話人連絡先名簿は、本会報に同封しています)。

今年度は新規世話人として、上田晋一さんと神田厚さんが加わっていただきました。

2020年度世話人(アイウエオ順)

青木 勝(再任・大阪府大阪市在住)
足立礼子(再任・東京都三鷹市在住)
安彦守人(再任・東京都八王子市在住)
上田晋一(新任・愛知県名古屋市中区在住)
神田 厚(新任・三重県津市在住)
榊原茂典(再任・東京都杉並区在住)
佐藤清志(再任・東京都品川区在住)
杉田正明(再任・千葉県松戸市在住)
富田悦哉(再任・東京都世田谷区在住)
林 裕之(再任・山口県下関市在住)

2020年度役割体制

代表(共同)：青木 勝(再任)
足立礼子(再任)
事務局：安彦守人(再任)
上田晋一(新任)
会計・名簿担当：青木 勝(再任)
渉 外：佐藤清志(再任)
会報編集：林 裕之(再任)
足立礼子(再任)
神田 厚(新任)
メーリングリスト管理：
杉田正明(再任)・安彦守人(新任)
SNS管理：安彦守人(再任)・榊原茂典(再任)・
富田悦哉(再任)
東京ミーティング：杉田正明(再任)
(世話人以外)
会報発送：杉田久美子(再任・地域活動連絡係)

「新型コロナウイルスの緊急事態に際し、公共交通機関の財政支援を求める意見書」を内閣府、国土交通省、各政党、各新聞社に送付

林 裕之(世話人)

新型コロナウイルス感染が世界規模で拡大する中、日本でも緊急事態宣言が出され、市民に外出を自粛するなどの対策が実施されています。そのような状況下で各公共交通機関の利用者が大幅に減少し、経営状態が悪化しています。そこで全国路面電車ネットワーク運営委員長、NPO法人公共の交通ラクダ(岡山)会長の岡将男さんが中心となり「新型コロナ・ウイルスによる交通崩壊を防ぐためのアピール」が出され、クル

マ社会を問い直す会も趣旨に賛同して、賛同団体として登録しました。さらに当会は独自に公共交通の財政支援を求める意見書を出すことにしました。意見書は内閣府、国土交通省、各政党宛に送付し、各新聞社にも報告として送りました。この意見書が公共交通機関を守るために役立つことを期待しています。ここに意見書(省庁宛)の全文を紹介します。

新型コロナウイルスの緊急事態に際し、公共交通機関の財政支援を求める意見書

令和2年(2020年)5月5日
クルマ社会を問い直す会

現在世界各地で新型コロナウイルス感染が進行しています。これに対処するために日本においても緊急事態宣言が出され、市民の外出規制や各施設・店舗などに対する休業要請が出されています。こうした状況の中でも各地の鉄道やバスなどの公共交通機関は一部を除きほぼ通常通りの運行をしています。しかしいずれも大幅な利用者数の減少とそれに伴う収入の減少という問題に直面しています。特に地方の公共交通機関は、以前から人口減少とクルマ社会の進行による利用者減少の中で厳しい経営状況となり、路線廃止や運転本数削減が続いていましたが、今回のコロナ問題でそれがより深刻になっています。このままでは、公共交通機関を運営する事業者が資金繰りに行き詰まり、さらなる路線廃止や運転本数の削減をせざるを得ない事態に追い込まれます。公共交通機関のサービスが縮小されると次のような問題が発生すると考えられます。

- (1) 公共交通機関のサービス縮小は一般市民の生活を直撃します。通勤や通学、買い物や通院等に支障をきたします。それによって人々の行動が制約されるとともに、地方の過疎化が進み、格差が拡大することが考えられます。
- (2) 公共交通機関が不便になればその分自家用車への依存割合が高まることが予想されますが、それは社会と環境の両面で大きな問題を引き起こすと考えられます。
 - 日本では昨年度約38万件の交通事故が発生し、約46万人が負傷し、3920人が亡くなっています(事故後30日以内の人数)が、自家用車への依存割合が増えるとさらに犠牲者が増える恐れがあります。事故が増えると救急医療の負荷を高めるという問題もあり

ます。また、高齢運転者による事故が相次ぐ中、高齢者の運転免許証自主返納が勧められていますが、その動きにも逆行します。

- 自家用車への依存割合が増大すると、一部の道路では渋滞が激化することが予想されます。道路の渋滞対策の実施には巨額の費用が必要となります。近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会は、存廃問題で揺れていた滋賀県の近江鉄道の全線存続を決定した理由として、道路の渋滞対策に大きな費用がかかるということを挙げていました。
- 自家用車への依存割合の増大は、地球温暖化をもたらす二酸化炭素(CO₂)排出量の増大と大気汚染の深刻化を招く恐れがあります。自動車は日本の運輸部門からのCO₂排出量の約9割近くを占めています。1人が1km移動する際に排出されるCO₂量は、自家用車は鉄道の約7倍、バスの約3倍です。自動車は他にも二酸化窒素や一酸化炭素、炭化水素などの有害物質を大量に排出しています。また、自動車から排出されるpm2.5の増加は、新型コロナウイルス等ウイルス性疾患の症状をより重くし、死者の増加につながるとも言われています。

こうした事態を招かないために公共交通機関を維持しなければいけません。それは国の努めでもあり、資金支援は欠かせません。

以上の理由から、私たちは経営が苦境に陥っている各公共交通機関に対し、資金面での十分な公的支援をしていただくことを強く要望いたします。

レポート
会の活動

全国路面電車ネットワーク発信 「新型コロナウイルスによる交通崩壊を防ぐための 緊急アピール」の賛同団体に

青木 勝(共同代表)

新型コロナウイルスによる緊急事態下で、公共財である公共交通機関が経営難から運行停止に陥らないよう、全国路面電車ネットワークが、4月に下記の緊急アピールを発信しました。問

い直す会も賛同団体として加わりました。公共交通機関の財政難の現状は、「NPO法人公共の交通ラクダ」(岡山)のホームページにいろいろ紹介されています。

記者各位

令和2年4月17日

「新型コロナ・ウィルスによる交通崩壊を防ぐための緊急アピール」

新型コロナ・ウィルスにより、全国的な外出規制が行われる中、地域の電車やバスは社会のインフラとしてほぼ通常通りの運行をしている。しかし、交通の現場は、感染リスクを抱えながら必死の運行をしつつも、春の新学期等の定期券販売をはじめ、観光客・買い物客の現

金収入を失い、このままでは早晩、各社は資金詰まりを起し、各地で運行が困難になる。この緊急事態においても、公共交通は生活インフラとして通常どおりの運行を要請されている。

道路と同じく「公共財」である以上、安全運行が困難になってからでは遅い。運行停止で困るのは一般市民である。

1. アメリカ連邦交通省が公共交通に対して250億ドル(約2兆7千億円)の支援を発表した様に、資金面での全面的な公的な支援を至急対応すべきである。

2. 事業継続が困難となった事業者は、一時、国有化、公有化も選択肢と考えるべきである。

3. 全国の交通事業者は、4月15日現在の前年対比売り上げを公表し、至急、全国民に窮状をアピールするべきである。

■報道各社におかれては、全国各地の路線バス事業の窮状を、是非とも調査・報道をお願いしたい。

全国路面電車ネットワーク運営委員長
NPO法人公共の交通ラクダ(岡山)会長 岡将男

背景

元々日本以外の国では、公共交通が民営で成り立つ国は珍しく、欧米先進国はすべて既に公営ばかりだ。だから日本だけが阪急の小林一三のビジネスモデルで成り立っていた。

そもそも路線バスは40年間お客が減り続け、新車も買えず、給料が安く、高齢化で転倒事故なども増え、運転手不足で減便が始まっていた。そこで現在地域公共交通活性化再生法の改正が国会に上程されている。しかし今回、収益を支えていた観光バスや高速バスが激減している上での外出規制で、もはや大手といえども全社経営危機に陥る状態にある。地方鉄道各社・JR各社も同様である。だがもはやJR含めて、国民の最低限の移動環境を維持するための行動を取るほかは無くなった。何も手を打たなければ、4月末までには資金繰りに行き詰まって、即日運行が停止するバス会社も出るのではないか。

全国路面電車ネットワークとは

人と環境にやさしい路面電車・LRTの推進を通して、交通まちづくりを考える、全国市民団体ネットワーク。各地で活動する路面電車愛好支援団体、公共交通支援、環境、まちづくり、バリアフリーなどの約40団体で構成され、国会の新交通システム推進議員連盟と連携しながら活動。交通政策基本法制定などへのロビー活動も展開してきた。

問い合わせ先
NPO法人公共の交通ラクダ 会長 岡将男

「コロナ自粛下での違法運転と交通事故増加を防ぐ 緊急対策」を求める要望を関係機関に送付

足立礼子(共同代表)

コロナ自粛中、違法運転の車による死傷事故が増えたことから、以下の緊急対策要望を警察庁長官と内閣府交通安全対策室に提出し、主要

新聞社にも送りました。

(この要望がyahooニュースで紹介されました。同封の別刷り紙面をご覧ください。)

令和2(2020)年5月14日
警察庁長官 松本光弘 様

クルマ社会を問い直す会 共同代表 青木 勝
共同代表 足立礼子

新型コロナウイルスによる自粛要請で自動車走行量が減り、交通事故全体は昨年比で減少傾向にあるものの、道路が空いたことで都市部などではスピード違反や不注意運転によるとみられる死亡事故が増えています。歩行者や自転車利用者の被害も多く、休校で自宅待機中の児童・生徒が犠牲になる事故も相次いでいます。

日本では以前から歩行者など交通弱者の死亡率の高さや、ドライバーの交通弱者軽視が問題になっていますが、コロナ危機という状況下でさらに被害者を増やすことは断じて許されません。コロナの緊急事態宣言によって生じる人命リスクは、国が責任をもって防ぐべきものです。交通事故の抑制は、コロナ対応に追われる医療機関の負担を緩和し医療崩壊を防ぐうえでも重要視されています。以下の対策を、緊急対策として実施していただくよう、強く要望いたします。

[1] ドライバーに次のことを強く呼びかけてください。

①道路の制限速度を厳守し、慎重な運転をすること。特に歩行者・自転車通行者の安全を守るため、市街地や住宅街では時速30kmを超えない低速走行の徹底を、その理由(クルマが歩行者に衝突した際の歩行者致死率は時速20~30kmでは0.9で、時速30~40kmではその3倍に上がる)とともに、強く呼びかけてください。

②不要不急のマイカー利用を控えること。

※イギリスでは、国営医療サービスが市街地での速度規制を30km/h相当に強化するよう、声明を出しています。

[2] 1について、地方自治体および、テレビ・新聞など報道機関にも協力を求め、コロナ関連に劣らない広報を徹底して行ない、国民への周知徹底を図って下さい。

[3] 速度違反や不注意運転抑止のため、抜き打ちの取り締まりを強化し、移動式オービスや既設の防犯カメラも活用して、違法運転の摘発に努めてください。また、これを機に、今後のスピード違反抑止のためにも役立つ移動式オービスを増やしてください。

[4] 「この道路はスピード違反が多い」といった地域住民からの情報を受ける窓口(電話番号やメールアドレス)を設け、寄せられた情報に迅速に対応してください。

[5] 住宅街などの生活道路では自動車進入禁止区域を設け、家にこもりがちな子どもや高齢者が外に出て安全に散歩などができる空間を確保してください。

コロナ禍に世界は「非常事態宣言」、 しかし交通死傷は「日常化された大虐殺」

前田敏章 (交通犯罪被害遺族)

新型コロナウイルスの問題が、本号発行の頃には終息への見通しが得られて世界が不安から解放されていることを願いますが、5月31日現在のコロナ禍による死者数(感染者数)は、日本で886人(1万6千人)、世界全体で36万8千人(604万人)にも及んでいます。この自然の猛威に対し、世界の人々が「非常事態」として国境を越えて立ち向かっています。

翻って、人が豊かさを求めて開発した道路上のクルマによる死傷被害はどうでしょうか。日本で1月以来交通死された方は1,135人(昨年同期1,193人、5月28日現在)、負傷者は10万3,534人(4月末時点)です。

世界では、2016年に135万人が亡くなり、5千万人もの人々が負傷しています。(WHO世界保健機関の2018年版報告「Global Status Report on Road Safety」より)しかも、死者は3年間で約10万人増加し、今や5~29歳の子ども・若者世代の最大の死因となっているとのこと。

ことクルマに関してはどうしてこんな不条理と非倫理が世界的規模で続くのか、悲しくてなりません、脱却への道を求め続けたいと思います。

「日常化された大虐殺」と交通被害者のリアル

イギリスの詩人、ヒースコート・ウィリアムズは、長編詩“AUTOGEDDON”(1991)で、「世界の半分が自動車事故に巻き込まれるだろう。生きている間のいつの日かに……月並みなホロコースト」と詠い、警鐘を鳴らしています。

この詩を知ったのは、問い直す会の会報74号(2013)で井坂さんが書籍紹介された「クルマよ、お世話になりました」(ケイティ・アルヴォード著 白水社)によります。

当時原詩をネット検索しましたら、209節から成る長編詩の中程にこの数節がありました。(括弧内は節番号)

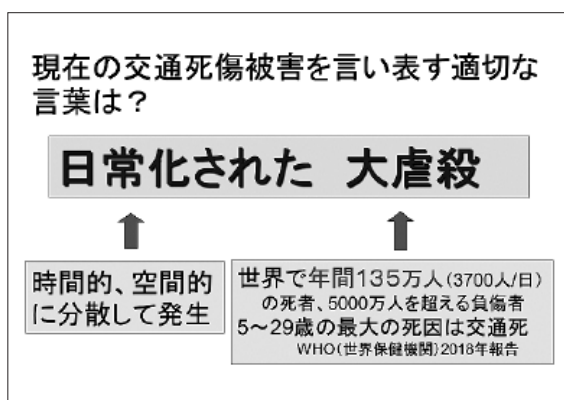
And half the world will be involved in an auto-accident (87)

At some time during their life. (88)

The humdrum holocaust— (147)

「ホロコースト」はギリシャ語で「全てを焼きつくす」という意味で、一般にはナチスの大量虐殺を指して使われます。

私も以前から、交通死傷被害はホロコーストに相当すると考え「日常化された大虐殺」と言い表していました。わが国の交通死者の半数近くは子どもや高齢者など歩行あるいは自転車乗車中の被害であり、重量1トン以上の鉄製のクルマに対して無防備の弱者が受ける被害であるからです。



前田の講話スライドより

被害者の声が届きはじめ、近年の被害数に若干の減少はあります。しかし、消費主義に麻痺

したクルマ優先社会は、悲惨な死傷被害を「クルマは便利で役立っているからある程度の犠牲は仕方ない」「やる気でやったわけではないから刑罰も軽く」「賠償すれば済む」などと半ば容認し、抜本的・総合的な防止施策には至っていません。

被害者・家族は、一向に変わらない不条理に悲嘆と絶望と社会不信に陥り、声をあげる気力も萎える、これが「交通被害者のリアル」です。「遺された親」(当時17歳の長女は、学校帰りの歩行中に脇見運転の加害者によって「通り魔殺人的」にその全てを奪われました)25年目の私も、日々その想いを強くしています。

このような中、会報99号で紹介された書「幸せのマニフェスト」(ステファーン・バルトリーニ著 コモンズ)との出会いは貴重でした。読み勇気づけられたのは、副題の「消費社会から関係性の豊かな社会へ」という著者の慧眼です。

言うまでもなく、人と人との良好な関係性は人間社会の真の「豊かさ」や「幸福度」の最も大切な指標です。しかし、私たち(交通)犯罪被害者が苛まれ続ける、加害者への憎しみと恨みの問題の深刻です。そしてこの他者との「傷つけ(殺め)、傷つけられる(殺められる)」・「憎み、憎まれる」という悪しき関係性のかくも甚大な累積は、人間社会の真の「豊かさ」と「幸福度」を崩壊させていると痛感するからです。

私は以前から、警察庁の事業である「命の大切さを学ぶ教室」などでの体験講話の際に、このことを理解してもらうため、交通死傷被害のリアルなど以下の様に伝えています。

被害数は累積で捉えて欲しい
 ～戦後74年間の死傷被害は人口の3分の1。

「関係性破壊」は深刻

体験講話のタイトルは20年前から変わらず「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」です。その中で、クルマ優先社会の問題について、図

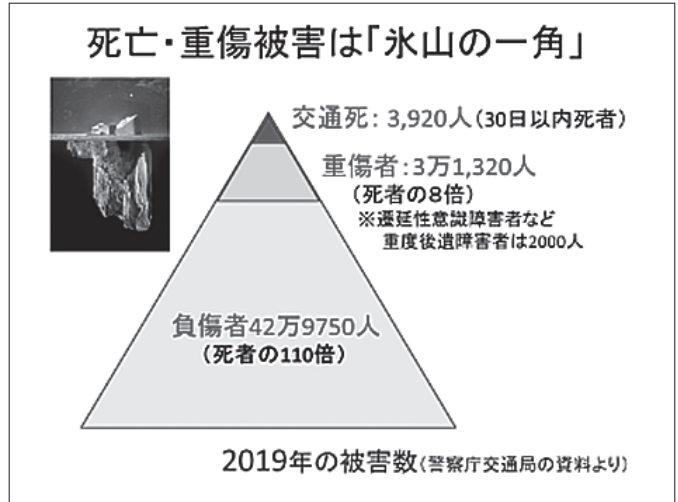


図1)警察庁統計から作成

1～3などをスライドで示し、共に考えます。

一点目は、被害を死亡だけでなく負傷被害を合わせて考えることです。問い直す会の会報93号p25に毎日新聞記事を紹介させて頂きましたが、遷延性意識障害のご家族はもとより、怪我をされた方の苦しみと加害者への憎しみは、命を奪われた事件被害と何も変わりません。

救命医療の発達もあり死者数の減少はありますが、死者数の約8倍の方が(1か月以上の入院を要する)重傷被害、同じく110倍の方が負傷被害を受けています。死者数は「氷山の一角」なのです。

講話の中では、次の問答も加えて、交通事件被害の理不尽さを認識してもらいます。

[問] 2018年の身体犯被害者は55万人を超えますが、この中で交通死傷者は何%を占めると思いますか？

[答] 95%
 交通死傷者：529,378人(死者4,166 負傷525,212) 殺人・傷害等：26,651人(死者690 負傷25,961)
 R元年版犯罪白書より作成(交通死者は30日統計)

二点目は、被害者数を単年度ではなく累積で考えることです。

北海道の会の会報(通巻61号)に毎号掲載して

いる会員手記に共通するのは、悲嘆と苦しみ、加害者への憎しみが、年月を経て軽減するどころか何十年経っても深まるばかりであることです。

ですから私は、被害の実態を(折線グラフではなく)累積の棒グラフで示します。

図2と図3に見るように、戦後74年間で、95万4千人の方が交通死され、死傷者全体では、何と4,774万人(人口の3分の1)の方が傷つけられているのです。前述したヒースコート・ウイリアムズの警鐘に相当します。

三点目です。私は講話の中で次のような問答もします。

[問] (現状が変わらなければ) 私たちの一生(例えば85年)の間に、交通死傷被害に遭う人は、日本の人口(1億2618万人)のおよそ何分の1に当たるとお考えですか？

[答] 約2分の1

この10年(2010~19)の死傷者数の平均は約70万人(70万人×85年=5,950万人。約6,000万人)

このように説明し、「幸せ」や「豊かさ」を根底から破壊するような、他者との憎み憎まれる悪しき関係性をとてつもなく増大させているのが交通被害の問題ではないかと考えてもらいます。

そして、図3の累積棒グラフに改めて注目してもらいます。1959年時点では戦後14年間の累積死傷者数は100万人でした(棒グラフの左端です。これも大変な数です)が、それから60年経った2019年時点では、累積が4774万人にも達している(棒グラフの右端)ことの深刻性を想像してもらおうのです。被害者の家族や相手の存在を考えると、悪しき関係性の沈積が、皆が望む幸福で豊かな社会にどれほどの害悪となって拡がっているか計り知れません。

秩序なきモータリゼーションの進行で一見「便利」になり、まやかしの「豊かさ」を感じているのかも知れませんが、決して侵してはならな

戦後(74年の)日本の累積交通死者数は95万人

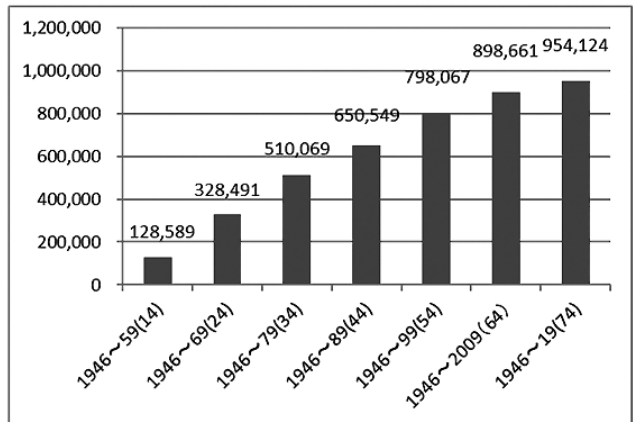


図2) 日本の戦後10年ごとの累積死者数。犯罪白書及び警察庁統計から試算

戦後(74年の)日本の累積交通死傷者数

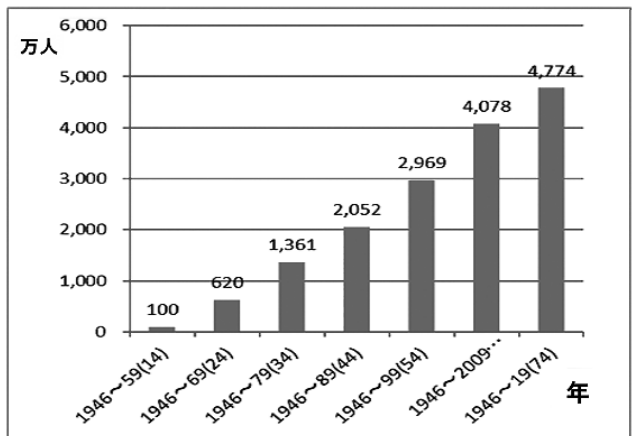


図3) 日本の戦後10年ごとの累積死傷者数。単位は万人。犯罪白書及び警察庁統計から試算

い命の尊厳(生命倫理)と、真の豊かさを破壊しているのが、現代の麻痺した「クルマ優先社会」ではないでしょうか。

**「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりして下さい」
～交通死傷ゼロで「関係の豊かな社会」へ**

「自動車の普及によって、他人の自由を侵害しないかぎりにおいて各人の行動の自由が存在するという近代市民社会のもっとも基本的な原則が崩壊しつつある」

経済学者の宇沢弘文は「自動車の社会的費用」(岩波新書1974年)で警鐘を鳴らし、「社会の非倫理化」を正し真に豊かな社会のための都市や道路や交通のあり方を「社会的共通資本」(岩波新書1991年)の中で示しました。

そして、前述のバルトリーニも同質の論を展開しているのです。バルトリーニは、米国型の「消費文化」に依拠した自動車中心社会を批判し、人と人との豊かな関係性を育む社会として、自動車の厳しい使用制限、歩行や自転車や公共交通機関を使って誰もが安全に移動できる都市空間づくりなどを強調しています。

私は、この「関係の豊かな社会」づくりを基底にした交通政策のいくつかが、ヨーロッパの多くの国や地域で数十年前から取り組まれていることを知り、一筋の希望を感じておりました。

この度のコロナ禍のロックダウンの中でも、欧州のいくつかの都市では、人々が安心して道を歩けるよう、一部の街路への自動車の乗り入れを禁止し、あるいは、これを機に車道を削って歩道と自転車レーンを拡張する工事を進めるなど、自家用車優先のわが国では中々考えられない取り組みを行っているとのことでした。

日本においては、例えば「ゾーン30」の整備が2016年の「第10次交通安全基本計画」に明記されるなど、その兆しはありますが一部に留まり、パラダイム転換には至っていません。

「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい」との共通の想いで必死に生きる被害当事者は、改めて、憲法第13条「すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び、幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」の空文化を許してはならないと強く思います。

交通死傷ゼロへの根底からの施策推進のために、先行するヨーロッパの貴重な理念と政策の一部を記して、まとめに代えます。

ヨーロッパの交通政策抄

・1972年オランダから始まり、各国に広がっている「ボンエルフ」(道路の優先権をクルマに与えない「生活の庭」としての街路づくり)や「ゾーン30」による交通静穏化。

・スウェーデンは1997年、「ビジョン・ゼロ」(交通システムによって死亡したり、重傷を負う人をゼロに)政策を国会決議。

・フランスでは1982年、自動車優先の都市政策を見直し「持続可能な交通」(Sustainable Transport)を掲げる「交通基本法」を制定。公共交通への公費支出を重視し「(公共交通とは収益をあげるものではない)公共交通で黒字を出すことは悪である」とする。

・EU議会は1988年、フランスの交通権に後押しされて「歩行者の権利に関する欧州憲章」(全8条)を採択。欧州各国の取組に影響を与える。最初の2条は特に重要。

第1条 歩行者は、健康的な環境で生活を営み、また身体的・精神的に安全が保障される公共空間において、快適さを満喫する権利を有する。

第2条 歩行者は、自動車ではなく人間のために整備された都市または集落に居住し、歩行者や自転車の移動距離内で、生活の利便性を享受する権利を有する。

(上記2項目は「ここが違うヨーロッパの交通政策」片野優 白水社 より)

・ノルウェー(人口532万人)では2019年、15歳以下の子どもたちの交通死はゼロであり、首都オスロ(人口67万人)では全年齢の歩行者と自転車利用者の死者がゼロとなった。

(JBpress 2020.1.16「歩行者の交通事故死をなくしたオスロの秘訣」より)

※下線は前田

新型コロナウイルスで変わる地域交通

～欧米では市民の健康をまもるために交通分野の対策を急展開～

井坂洋士

昨年12月に中国で確認され、瞬く間にアジアはもとより欧米諸国にまで拡がってパンデミックに至った新型コロナウイルス感染症 (COVID-19)。今年1月23日に中国・湖北省武漢市が封鎖され、続いて欧米諸国に蔓延、多くの都市がロックダウン (封鎖) 状態に至り、本稿を執筆している4月末時点では日本でも似たような状態になっている。

武漢では4月8日に封鎖が解かれ、今は欧米でもロックダウン解除に向けた動きが見られる。本誌が読者の手元に届く6月頃には日本でも終息に向かっていると願いたい、本稿を執筆している4月末時点では、残念ながら楽観できそうな明るい材料は全く見えない。

この新型ウイルスは私たちの生活を一変させてしまった。地域交通も例外ではなく、変わらざるを得ない。欧米ではコロナ後の地域交通を良いものにしようとする動きがあるものの、今の日本のように無策のまま放っておけば悪化の一途となりかねない。そこで本稿では、この新型ウイルスが地域交通に及ぼした影響と欧米諸都市での取り組みを簡単にまとめることで、私たちが今後すべきことの一考に資すればと願って書いている。

本稿で紹介する欧米都市の事例写真は、全て現地のNGOや市民より発信されたものを使わせていただいている。行動が制限される中で、多くの市民有志が身近な事例を撮影してSNS等を通じて持ち寄ったものだ。欧米の都市では地域交通にまつわる市民活動が活発で、日頃より活発に発信されており、筆者も大いに勇気づけられている。この場を借りて御礼申し上げたい。(国内の写真は全て筆者が撮影。)

なお、引用元の記事や写真は英語圏のものが

多くなっているが、専ら筆者の語学力の制約によるもので、他意は無いのでご容赦いただきたい。また、本稿では4月末時点の「今」を記していることをお断りしておく。武漢が封鎖された3ヶ月前に今の状況を予測できなかったように、今は2ヶ月前のことも予測できる状況にはないので、ご寛容いただきたい。

都市封鎖と運動不足

新型コロナウイルスは、感染後に症状の無い人でも、さらに他人に感染させる驚異的な感染力が特徴になっている。また、必ずしも毒性は強くないようだが、新型ゆえ特効薬やワクチンが無く、発症すると治療が難しく、重症・死亡に至る例も一定程度あることから、感染防止のために人同士の接触を避けるとともに、飛沫を防ぐマスクを着用し、手洗い・うがいを励行することが、主な対策になっている。

中国では強硬な都市封鎖により感染拡大を封じ込め、欧州でも一部の都市では強硬な外出制限を敷いて接触感染の拡大を阻止する策が取られたが、すると運動不足に直面することになる。

世界保健機関(WHO)は2016年に、世界の成人(18歳以上)の14億人以上が運動不足とみられ、2型糖尿病や心血管疾患、ガン、認知症などにかかるリスクが高いとの研究結果を発表している^[1]。テレワークや自宅待機により運動不足が悪化することになり^[2]、新型ウイルスを避けられても生活習慣病で苦しむことになりかねない。日本では生活習慣病10疾患の医療費が医療費全体の11.2%を占めるとも言われるが^[3]、せっかく新型ウイルスを乗り切ったとしても後々長期間にわたり生活習慣病に苦しむことになってはいけない。

こうした事情もあり、接触を避けながら健康維持に必要な運動をすることは許容された都市が多かったようだ。

自動車通行止めにして、歩行者と自転車に開放

欧州ではイタリアのように中国式の完全外出禁止を実施した都市もあったようだが、通勤通学や娯楽を制限しつつも、食料品など生活必需品の買い物や健康維持のための運動は許容した都市が多かったようだ。

それらの都市では、狭い歩道や公園に人が集まる事態を防ぐために、歩道を拡げるとともに、道路を自動車通行止めにして、歩行者や自転車利用者に開放する例が多く見られた。例えば米国カリフォルニア州オークランドでは、4月11日より74マイル(約119km)の道路から自動車を締め出し(住民、緊急車両、配送等の車両は通行可)、自転車や歩行者、健康維持のための運動をする人に開放する「Oakland Slow Streets」計画を策定した^[6]^[7]。続いてニューヨーク市でも市民の求めに応じ、100マイル(約160km)の道路を開放すると市長が公約した^[8]。

対して日本では、外出自粛が広まったことにより自動車は減少したものの、政府・自治体・警察のいずれもが交通無策を貫いた。警察は取り締まりを強化することもなく、車道は我が物顔の自動車が違法駐車や速度違反を繰り返す無法地帯のまま存置された。歩行者は相変わらず狭い歩道に閉じ込められたままで、健康維持に必要な運動をするために公園や河川敷などに人が集まる場面も見られた。

自動車の速度規制の強化

新型コロナウイルス感染症は無症状と軽症(少し重い風邪程度)で済む人が8割ほどと言われているが、重症化すると重い肺炎に至り、人工呼吸器などによる治療が必要になる。しかも感染能力が異様に高いため、医療機関が逼迫し、「医療崩壊」が叫ばれるようになった。ここで医療にかかる負荷を下げる、つまり交通事故などで救急搬送される人を減らすことができれば、「医療崩壊」を防ぎ、助けられる命を倍にできることを意味している。



写真1 イギリス・ロンドンの中心街^[4]
車道に仮設の柵を置いて歩道を拡幅した例
「歩道は安全な距離を保つには狭すぎる」との
看板が設置されている



写真2 道路から自動車を締め出して歩行者と自転車に開放する取り組みが欧米の都市に広がった^[5]



写真3 日本では健康維持に必要な運動こそ制限されなかったが、道路の開放といった施策が一切されず、わずかな空間に市民が集まる場面も見られた

イギリスでは国営医療サービス(NHS)が、市街地での自動車の速度規制を20mph(日本の30km/h規制に相当)に強化するよう求める声明を発表した^[9]。これにより交通事故の抑制と、もし事故が起きても重傷化しづらくなるため、命をまもる効果が期待される。

対して東京都では、せっかく自動車の走行数が減ったにもかかわらず、速度違反を野放しにして重大事故を誘発し、交通犯罪による死者をむしろ増やしてしまう失態を犯した^[10]。

横断歩道の押しボタンを停止

押しボタン付きの横断歩道、日本では嫌というほど見るが、米国にも少なからず存在するようだ。しかし歩行者がわざわざボタンを押さないと横断できないクルマ優先の仕組みを揶揄して“beg button”(物乞いボタン)と呼ばれることもあると言う。

不特定多数の人が触れることになるわけだから、接触を通じて感染拡大するウイルスを前にして、非常に危険と言わざるをえない。当然ながら、米国ではあらゆる規模の都市で押しボタンを停止(自動で切り替わるように変更)するとともに、ボタンを押さないよう求める掲示がされているようだ。

ところが日本では、押しボタンが停止されたという話をとんと聞かない。筆者が見た範囲では、神奈川県と東京都では今も健在。警察は歩行者の安全を微塵も考えていないと言っているようなものだ。さらに日本のマスコミはこの問題を知ってか知らずか、押しボタンを押さずに横断した人を非難する記事を平然と載せるありさまだ^[10]。

エッセンシャルワーカーの自転車通勤を支援

ロックダウンを実施した欧州の都市では、原則として通勤・通学は行わず、リモートワークまたは自宅待機に切り替わったが、医療関係者をはじめとして通勤せざるを得ない人たちもいる。そこで、安全に通勤してもらえるようにと、イギリス・レスターでは車道に仮設の柵を置いて仮設の自転車レーンを確保する取り組みが行われていた。



写真4 不特定多数の人が触れる押しボタン式信号は停止され、触れないよう警告されている(米国)^[11]



写真5 日本の押しボタンは今も稼働中



写真6 イギリス・レスターの「キーワーカー回廊」^[12]

医療などの最前線で働く人たちは、敬意を込めて「エッセンシャルワーカー」「キーワーカー」などと呼ばれていることにちなみ、「キーワーカー回廊」と名付けられたそうだ。

他に、地下鉄やバスが運休した都市ではデマンドタクシーを走らせる事例なども見られた。

対して日本でも、4月中旬以降になると企業がテレワークに切り替えるなどして首都圏の鉄道需要は大きく減少したが、多くの鉄道路線では概ね通常の運行本数が維持され、エッセンシャルワーカーの通勤を支え続けた。しかしこれ

は鉄道会社が負担して実施しており、政府・自治体はここでも無策を貫いた。

自動車利用をいかに抑制するか

現在ロックダウンに入っている欧州の都市では、5月頃から段階的にロックダウンを解除するための準備を始めている。その中で重要な位置を占めているのは、歩道や自転車レーンの拡大と、自動車利用の抑制だ。

歩道の拡大は言わずもがな、社会的距離（ソーシャル・ディスタンス）と呼ばれる、感染を防ぐための距離を取るために必要となる。

自転車は、日本を含め、世界的に利用者が増えているようだ。健康維持のための運動を手軽にできるということはもちろん、都市部における移動手段としても見直されている。その受け皿として、欧米諸都市では自転車レーンの拡充を急いでいる。

例えば、ベルギー・ブリュッセルでは、ロックダウンの段階的解除に向けて40kmの自転車レーンの新設を急いでいる^[15]。パリの650kmを筆頭に、リマの300km、メキシコの130km、オークランドの120km、ボゴタの75km、ニューヨークの64km、ミラノの35kmなど^[16]、様々な都市が一斉に自転車レーンの拡充に動いている。

特に目立つパリでは、最大3億ユーロ（約345億円）を投じて9ルート650kmの自転車レーンを整備している^[17]。車道に仮設のポールを並べて区切っただけの急ごしらえのものになりそうだが、その狙いは自転車利用を促進して社会的距離を保つことと、自動車利用を抑制することにあるという。

自動車利用の抑制は、コロナ後の都市の懸案事項になっている。例えばイギリスのボリス・ジョンソン首相は、自治体首長らに向けて、ロックダウンを段階的に解除していくに際して、徒歩または自転車での通勤を奨励し、自動車の激増を防ぐよう求めている^[19]。

今回のウィルス騒動により、人々は公共交通機関の利用に後ろ向きになると考えられているからだ。フランスの市場調査会社は、武漢では封鎖解除の前後で比較して自家用車利用が34%→66%に激増し、電車・バスは56%→24%に



写真7 ロックダウンの段階的解除に向けて、歩道の拡幅工事を実施しているオークランド（ニュージーランド）^[13]



写真8 イタリア・ミラノで、車道を潰して歩道の拡幅と自転車レーンを整備している様子^[14]



図1 米国オレゴン州ポートランド交通局の資料 車道を削って仮設の歩行者空間を確保する計画図^[18]

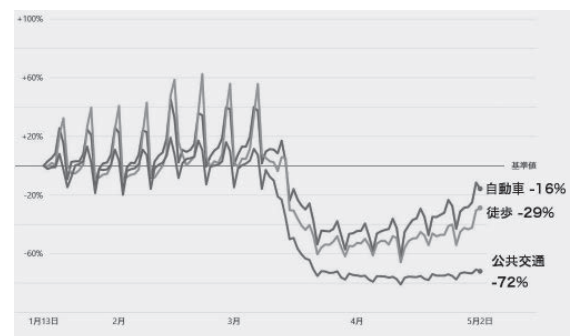


図2 米国での交通手段別の移動量を見ると、自家用車は大きく戻す一方で、公共交通は低迷から抜け出せない^[21]

急落した。公共交通は信頼を失い、自動車販売が激増するだろうと言っている^[20]。

一方、中国、米国、イタリアなどで大気中のPM2.5濃度が高い地域に住んでいる人ほど、新型コロナウイルスで重症化した患者の死亡率が少なくとも12%高くなっているとの調査結果も出ている^[22]。これは2002年に流行したSARSでも見られた現象だというのが、つまり新型コロナウイルス感染症を重症化させないためにも、自動車を増やしてはいけないのだ。

しかし、無策のままロックダウンを解除すれば、公共交通機関の利用を避けて自家用車に乗る人が激増し、都心部は渋滞と大気汚染で埋まり、交通事故を誘発し、生活習慣病を助長することにもつながる。そうさせないために、欧米の都市では様々な知恵を絞っているというわけだ。

その点、自転車ならば自然と安全な距離を取りながら、移動のニーズを満たすことができ、大気汚染や深刻な渋滞を引き起こさず、健康増進にも有効なので、政策メニューとしても人気が増々上昇しているのだろう。

世界の常識、日本の非常識

世界をほぼ同時に襲ったウイルス危機を前にして、図らずも我が国の政府およびマスクの無能ぶりが世界に周知される事態になっている。

本稿で簡単に紹介した地域交通分野の取り組み事例を見ても、政府・自治体やマスクの、国



写真9 西武多摩湖線 青梅街道駅前の青梅街道(東京都5号 新宿青梅線) 狭い歩道に人がひしめいている。市民の健康を第一に考える都市であれば、こんな道路では車道を1本塞いで歩道と自転車レーンに変えているだろう。東京都知事は何をしているのだろうか

民の命を守る意志の落差を痛切に感じてしまう。世界で常識的に取り組まれていることを、日本の政府・自治体はおろそかにし、マスクも全く報じない。

話を戻そう。私たちは、これまで世界に類を見ない優れた公共交通網に支えられて生きてきた。しかし今回のウイルス危機においては、この公共交通網こそが存続の危機に立たされている。いわゆる地方ローカル線は言わずもがな、都市部においても他人事ではない。ところが政府はこの期に及んでもなお、具体的な対策を何も示せていない。世界に無能ぶりを発信した政府のことだから、この危機を危機として認識していない可能性もあるだろう。

私たちは歩道や自転車レーンの拡充を求めていくとともに、かけがえのない鉄軌道や路線バスなどの公共交通網を維持発展させていく必要がある。欧米のNGOがそうしたように、日本の地域交通に係わる我々市民団体にも、その役割がますます求められているように感じている。

【出典】

1. 「運動不足」が世界に蔓延 日本でも3人に1人が運動不足 WHOが報告(日本生活習慣病予防協会) <http://www.seikatsusyukanbyo.com/calendar/2018/009685.php>
2. テレワーク・自宅待機による運動不足で生活習慣病のリスク(日本生活習慣病予防協会) <http://www.seikatsusyukanbyo.com/main/opinion/001.php>
3. 平成28年度 生活習慣病医療費の動向に関する調査分析(健康保険組合連合会) https://www.kenporen.com/toukei_data/pdf/chosa_h30_05.pdf
4. 出典: イギリスCarParkAt Ltd <https://twitter.com/CarParkAt/status/1255474569927852034>
5. 出典: Brent Toderian氏(都市プランナー) <https://twitter.com/BrentToderian/status/1242460310394376192>
6. Oakland Slow Streets <https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets>
7. 74 miles of Oakland streets will close to cars to give walkers, bicyclists exercise room during coronavirus stay-home order (San Francisco Chronicle) <https://www.sfchronicle.com/bayarea/article/74-miles-of-Oakland-streets-will-close-to-cars-to-15191559.php>

8. UPDATED: De Blasio Commits to 100 Miles of 'Open Streets' (StreetsBlog NYC) <https://nyc.streetsblog.org/2020/04/27/breaking-de-blasio-commits-to-100-miles-of-open-streets/>
9. 20mph default speed limit in towns (rather than 30mph) (NHS、イギリスの国営医療サービス) <https://www.networks.nhs.uk/nhs-networks/spokes-the-nhs-cycling-network/news/20mph-default-speed-limit-in-towns-rather-than-30mph>
10. 閑散な都市、死亡事故増える 速度違反など目立つ(日本経済新聞) <https://www.nikkei.com/article/DGXMZ058779040U0A500C2CZ8000/>
11. <https://twitter.com/Felix3333/status/1255551943285456897>
<https://www.itdp.org/2020/04/13/five-temporary-covid-measures-that-us-cities-should-make-permanent/>
12. "Better than painting bloody rainbows in the road" - Leicester builds "Keyworkers' corridor" bike lane (road.cc) <https://road.cc/content/news/better-painting-bloody-rainbows-road-273059>
13. ニュージーランド・オークランド交通局 <https://twitter.com/AkITransport/status/1256342768470892544>
14. <https://twitter.com/demescope/status/1255829582445453314>
15. Brussels rolls out 40km of cycle paths to ready lockdown phase-out (The Brussels Times) <https://www.brusselstimes.com/brussels/108649/brussels-rolls-out-40km-of-cycle-paths-to-ready-lockdown-phase-out/>
16. SET-UP TEMPORARY CYCLE LANES IN 10 DAYS USING MOBYCON GUIDE (Pedal and Tring Tring) <https://pedalandtringtring.com/2020/05/04/set-up-temporary-cycle-lanes-in-10-days-using-mobycon-guide/>
17. L' Ile-de-France va investir 300 millions d' euros pour la réalisation du RER vélo (Le Parisien) <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/deconfinement-l-ile-de-france-investit-300-millions-d-euros-pour-la-realisation-du-rer-velo-21-04-2020-8303484.php>
18. Portland launches 100-mile 'Slow Streets Safe Streets' COVID-19 response effort (BikePortland) <https://bikeportland.org/2020/04/28/portland-launches-100-mile-slow-streets-safe-streets-covid-19-response-effort-314063>
19. Encourage cycling and walking after lockdown, UK mayors told (Guardian) <https://www.theguardian.com/uk-news/2020/may/01/encourage-cycling-and-walking-after-lockdown-uk-mayors-told>
20. <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2020-03/impact-of-coronavirus-to-new-car-purchase-in-china-ipsos.pdf>
21. Apple 移動傾向レポート <https://www.apple.com/covid19/mobility>
22. COVID-19 death rates increase due to long-term exposure to PM2.5 (米国カリフォルニア大学デービス校 大気質研究センター) <https://aqrc.ucdavis.edu/news/covid-19-death-rates-increase-due-long-term-exposure-pm25>

【参考記事】

- 緊急特集Beyondコロナ ～変わるビジネス～ (計量計画研究所 理事 牧村和彦氏)
- 「移動」を止めるな！ Withコロナ時代のMaaS (1) <https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00282/00019/>
- データ活用で感染リスクを減らせ！ Withコロナ時代のMaaS (2) <https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00282/00020/>
- 「歩行者天国」が都市の新潮流に Withコロナ時代のMaaS (3) <https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00282/00021/>
- Strengthening Preparedness for COVID-19 in Cities and Urban Settings (WHO) <https://www.who.int/publications-detail/strengthening-preparedness-for-covid-19-in-cities-and-urban-settings>

(神奈川県川崎市在住)

「その乗車本当に必要ですか。」

林 裕之

現在、新型コロナウイルス感染症が世界を震撼させている。WHO(世界保健機関)はこのウイルスによる感染症のことを“COVID-19”と名付けた。この感染症は、2019年12月以降、中国湖北省武漢市を中心に発生し、その後全世界に広がった。特に3月中旬以降、欧米を中心に爆発的な感染拡大がみられ、5月22日には死者の数が33万人を突破した。

こうした状況の中で、各国では、3月ころから次々に市民の外出原則禁止などの隔離政策の実施を始めた。日本でも4月7日、東京、神奈川県、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡の7都府県を対象に新型コロナウイルス対応の特別措置法に基づく緊急事態宣言が出された。その後緊急事態宣言は全国に拡大され、各都道府県の知事などは、各施設や店舗などに休業要請を行うとともに、「その外出本当に必要ですか」というような問いかけを行って、できるだけ人々の外出を減らして感染拡大を食い止めようとしている。

コロナウイルスが大きな被害を与えている中で、その感染拡大を食い止めるために実施されている隔離政策が大気汚染や交通事故を減らしているという報告が世界各地から届いている。中国では、コロナウイルス感染拡大防止のために取られた隔離政策によって、武漢をはじめ中国各都市において、二酸化窒素などの大気汚染物質の排出量が大幅に減少し、それによってコロナウイルスによる犠牲者数を大きく上回る数の人命が救われたという研究成果もある¹⁾。パリ、ミラノ、マドリードなどヨーロッパ主要都市やアジア各都市などにおいても二酸化窒素濃度などが大幅に低下し、人々の健康維持に貢献しているという。国際エネルギー機関(IAE)によると、2016年の大気汚染による死者数は650万人に上るとされているが、世界各地で実施された

隔離政策はこのような大気汚染による死者数の減少につながっていると考えられるのだ。隔離政策は交通事故数にも影響を与えているという。クルマの走行数が減ったことにより、ドライバーの注意力が散漫になり、スピードを出す傾向が生じたことなどにより、大都市圏の一部では、死亡事故が増えている。これはきわめて大きな問題である。ただ日本全体で見ると、隔離政策が実施された3月と4月は交通死亡事故の件数が減っている²⁾。

もちろんコロナウイルス感染拡大防止のために実施された隔離政策によって大気汚染や交通事故が減少して多くの人々の命が救われているからと言って、コロナウイルスの被害は大したことではない、などと考えることは絶対にできない。私たちはコロナウイルス感染を終息させるために最大限の努力をするべきだ。ただ隔離政策によって多くの命が救われているという状況は私たちに重要な事実を教えている。それは病原菌やその他の自然災害だけではなく、人間自身の活動によっても多くの命が傷つき、失われているということである。

人間の活動の中で特に深刻な被害を与えているものはクルマの走行である。確かにクルマは現代社会において人々の生活に大いに役に立っているということは認めなければならない。クルマをなくすことなどできない。しかしクルマは二酸化窒素や一酸化炭素、炭化水素などの大気汚染物質を大量に排出している。そしてクルマは多くの事故を起こしている。世界各地で実施された隔離政策によってクルマの運転を控える人が増えたために大気汚染物質の排出が大幅に削減され、事故も減少した。それによって多くの人々の命が救われた、と考えられる。私たちは自然災害から命を守るための努力をするだ

けではなく、クルマなどが引き起こす大気汚染や事故から命を守るためにも全力を尽くすべきなのだ。

日本政府は、コロナ感染症が終息した後は経済のV字回復をめざしているという。落ち込んだ経済を回復するための対策を取ることは当然である。しかしそれによって汚染や事故までも「回復」するような対策は取るべきではない（一時検討されていた高速道路無料化などは全く言語道断である）。このコロナ危機を機に、私たちは持続可能で自然と共生したより安全な社会の形成に向けた努力をしなければならない。まずクルマの乱用をなくし、その走行をできるだけ必要最低限にするような対策を取るべきである。時には次のような問いかけをする必要があるのではないだろうか。

「その乗車本当に必要ですか。」

【註】

- 1) 中央日報が3月30日に配信した記事によると、アメリカのイェール公衆衛生大学のカイ・チェン博士などの研究チームが発表した『中国における新型コロナウイルス感染症発生期間の大気汚染改善率と死亡者減少の利益』という論文によると、中国では、新型コロナウイルス感染拡大のために実施された隔離政策によって大気汚染が改善され、それによって中国全体で8911人の早期死者が減少したという。
- 2) 警察庁の報告によると、3月の交通事故による死者数は239人で前年度比8.4%減、4月は213人19.9%減となっている。

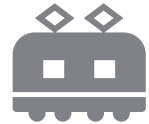
(山口県下関市在住)



アガパンサス
(会員K・Tさんの絵)

「世界最先端のまちづくり」富山市の到達点

～路面電車南北接続開業レポート～



白旗直史

路面電車南北接続という一大プロジェクトの開業日に合わせ、久しぶりに富山市を訪れた。職場の自主研究グループ「LRT（次世代型面電車）による人と環境に優しい街づくり研究会」で毎年実施している先進都市現地視察事業。初訪問は富山ライトレール開業前の2004年。今回で通算6回目の訪問である（特記のない写真は筆者撮影）。

富山市のコンパクトシティ戦略「串とお団子」

日本の地方都市で従来進められてきたのは、ほとんどが郊外拡散型のまちづくり・都市計画である。それは、弊害の多いマイカー依存型のライフスタイルを前提とするものであり、喫緊の課題となっている地球環境問題への対応、高齢社会における交通手段の確保、高齢運転者の事故増加に伴う運転免許返納者の増加、中心市街地活性化などに逆行する政策といえる。富山市もご多聞にもれず、かつては日本有数のクルマ社会と言われ、その弊害も大きかった。そうした現状に危機感を持った森雅志市長は、まちづくりの大胆な転換が必要との認識から、公共交通機関の充実強化によるコンパクトなまちづく

りを目指すこととなった。富山市のコンパクトシティ戦略はよく「串（公共交通機関軸）とお団子（市街地・居住推進地区）」に例えられる。「串」が太く充実すれば、自然に「お団子」も大きく成長していくという趣旨であろう（図1）。

富山市周辺では戦前から積極的に鉄軌道整備が進められてきた。この充実した交通インフラ（社会基盤）が幸いし、コンパクトシティ構想の大きな土台になったのも事実である。さらに、北陸新幹線延伸に伴う富山駅周辺再開発のタイミングに合わせて様々な関連施策を積極的に進め

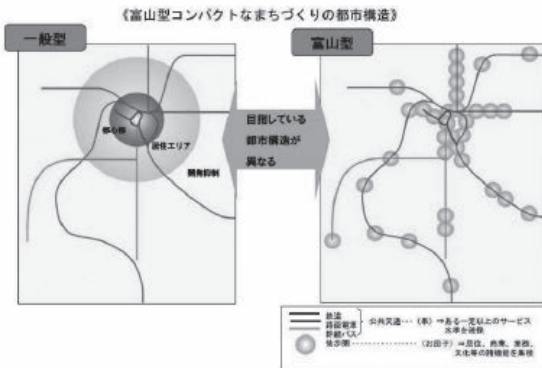


図1 富山型コンパクトシティ「串とお団子」（富山市公式サイト）



図2 完成した富山市の路面電車ネットワーク（富山地方鉄道(株)公式サイト）

てきたことが、路面電車ネットワーク(図2)充実にもつながってきた。

お祝いムードに包まれた街

開業日前日(2020年3月20日)は、富山駅南北自由通路で南北接続開通式・発車式が開催された。会場には富山市長、富山県知事、国土交通大臣をはじめとする関係者約500人が出席し熱気に包まれていた。筆者も歴史的瞬間に立ち会えた感動に胸が熱くなった。

繁華街へ出てみると、百貨店や商店街など至るところに祝賀看板や装飾が設置され、お祝いムードに包まれていた。(写真1)



写真1 繁華街・総曲輪にあるグランドプラザに設置されたバルーンアート

一夜明けた開業日(3月21日)。まるでこの日を祝福するようなさわやかな快晴で、気温も17度まで上昇するなど春の陽気。富山駅周辺はTV局などのスタッフや市民、全国各地から訪れた観光客や鉄道ファンらでごった返していた。(写真2)



写真2 利用者でごった返す富山駅電停

新型コロナウイルス感染予防の観点から一部の食関連イベントは中止されたものの、フォーラ

ム、スタンプラリー、車両基地見学会、地酒試飲イベント、ランタン打ち上げ、花火大会などには大勢の市民・観光客が訪れ、大盛況だった。

富山市民の反応も概ね好意的だ。

・若い女性「富山駅を降りたら、路面電車でごこへでも行けて便利。」(写真3)



写真3 各方面へ向かう電車がひっきりなしに発着する富山駅電停

・年配女性「大型店は郊外立地が多くて買い物が不便。コンパクトシティはいいと思う。」

一方、中心市街地・総曲輪(そうがわ)にある地元百貨店・大和富山店では、南北接続に合わせて人気ショップを1階に移動するなどのリニューアルを実施したほか、飲食店街では富山駅以北にある大企業に勤務する社員の電車による来店を想定し、宴会利用を見込んだ取組を進めているとのこと。百貨店周辺にある総曲輪アーケード商店街の各個店の反応も上々で、今回の南北接続を好機ととらえ、来店客増加・売上アップを期待している様子だ。

特別電車「環状線のアリア」

開業記念の貸切コンサート電車に参加した。電車内ということもあり、15名限定・参加費無料の特別電車(写真4)。富山駅電停発着で環状線を一周するわずか30分のイベントだったが、とても思い出深いものとなった。コンサートの曲目は、荘厳な雰囲気「G線上のアリア」をはじめ、「アイネ・クライネ・ナハトムジーク」「さくら」「花は咲く」など名曲の数々。演奏は地元の弦楽四重奏「OASISカルテット」の皆さん(写真5)。素晴らしい演奏に聴きほれ、一瞬、電車の中にいることを忘れるほどだった。

揺れの少ない電車内は静かで、クラシック音楽を聴く環境としては全く支障がない。とても

素敵で良い企画なので、今後も定期的に開催することができれば富山の新たな風物詩になるかもしれない。

特別電車には森雅志市長も同乗し熱心に鑑賞。惜しめない拍手を送っていた。演奏終了後に演奏者に気さくに語りかける市長にも好感を持った。



写真4 特別電車「環状線のアリア」の車内



写真5 「OASISカルテット」の皆さん

開業記念式典での森雅志市長の涙

2003年の構想発表から17年。森雅志市長は就任以来一貫してコンパクトシティ構想の推進に尽力してきた。しかし、この日を迎えるまで決して平たんな道のりではなかったはずだ。壮大なまちづくり構想の到達点、今回の開業にかかわるキャッチフレーズは「富山 つながる ひろがる。」「その日、100年の夢がかなう」である。3月21日に開催された南北接続開業記念式典の最中に感極まって涙した森市長。理想に燃えるリーダーの熱い志に胸を打たれた。

市長は施策を進めるにあたって市民に対する丁寧な説明を心がけてきたという。たとえば、富山港線の路面電車化構想に際して開催された住民説明会には市長自らが足を運び、粘り強く説明を続けたというのは有名なエピソードだ。この結果、最終的に反対する市民はほとんどいな

かったと言われている。さらには、まちづくりや交通政策について、他自治体で見られるように与野党間の政争の具にしなかったことも特筆すべき点と言えよう。

新たな課題も

開業当日には大勢の利用者が押し寄せた富山駅電停。線路が2本しかなく、南北直通電車と折り返し電車が混在しているため遅延が続出。ひとつ前の「電鉄富山駅・エスタ前」電停で3本から4本もの電車が数珠つなぎになっていた(写真6)。

また、北部の岩瀬浜方面へ向かう利用者が多く、富山駅電停には長蛇の列ができていた。

今後も南北接続による利便性向上によりさらなる利用者の増加が見込まれるため、富山駅電停については将来的には線路の増設も必要な状況と思われる。一方、現状、線路を囲む駅ビルはほぼ完成しており、自由通路などを取り壊して線路増設ということになれば、大がかりな改造工事が必要で、困難が予想される。しかし、今まで数々の困難を克服してきた富山市のこの問題に関しても何らかの前向きな解決策が模索されることを期待したい。

さらに、以前実施されていた、運転士のいないドアからでもカードリーダーへのタッチで降車可能な「信用降車」制度は、システム改修等の問題から南北接続開業日以降実施されないこととなった。これについても、今後の利用者増加に伴う遅延防止や混雑緩和の観点から、再実施が検討されてもよいと思われる。



写真6 「電鉄富山駅・エスタ前」電停で数珠つなぎになっている電車

データが語るコンパクトシティの成功

富山市のコンパクトシティ戦略に関わる興味

深いデータ的一端を紹介したい。

・2006年開業の富山港線（旧富山ライトレール）は、運行本数をJR時代の4倍に増便した結果、平日の利用者は2.1倍、休日は3.4倍に増加。

・富山市は「公共交通沿線居住推進地区」における住宅取得者に対し30万円から50万円を助成している。この制度の効果もあり、2015年からの5年間で同地区内の人口が1,200人増加。

・富山市内の地価は6年連続で上昇。

・中古住宅市場も活発化しており、子どもの将来の通学・通勤の利便性を考慮して路面電車沿線に中古住宅を購入する子育て世代が増加

・公共交通機関を利用する高齢者は、利用しない高齢者よりも徒歩の距離が長く、年間一人あたりの医療費が7万円以上も少ない。

政治は結果が全てである。しっかりとした理想を掲げ、市民に夢を与えるまちづくりを進める自治体に人口や税収が移動していくのは当然の結末。そうでない自治体が廃れていくのは自業自得ではなかろうか……。

「クオリティ・オブ・ライフ」というコンセプト

開業日前日のセレモニーの挨拶で登壇した森雅志市長は「今日はひとつの到達点だが、これで終わりではない。富山のまちづくりはこれからも続く。」と語っていた(写真7)。



写真7 南北接続開通式・発車式で挨拶する森雅志市長

さらにTVのインタビューに対しては「南北接続・コンパクトシティ戦略により、買い物、コンサート、美術館めぐりなど、市内を回遊するルートが変わる。中学生が高校を選ぶときの判断基準にもなっている。市民全体にとってライフスタイルが変わるきっかけとなり、非常に効果大きい。」

「県外からの転入超過もずっと続いている」

「地価が上がって経済活動も活発なので、いま富山市は過去最高の税収になっている」

「一人ひとりの生活の中に、新しい出会い、発見、感動があるとか、そういう街に仕上げていく必要がある。豊かな生活を作っていくという視点に立つことが必要。これから先、もう少し質の高いクオリティ・オブ・ライフ(生活の質向上)を実現していく。」などと熱っぽく話していた。なんと素晴らしいコメントだろうか……。自治体リーダーがしっかりと理想や夢を市民に語ることの大切さを痛感させられた。森雅志市長は2021年春の引退を表明しているが、後任の市長が志を継いでくれることを願わずにはいられない。

公共交通・クルマ社会に対する認識の差とまちづくり

自治体関係者は「公共交通はカネがかかるから行政は支援しない」「クルマ社会だから仕方がない」「モーターゼーションの進展で郊外化した」などと発言することが多いが、クルマ社会は自然現象ではない。過去から延々と積み重ねてきた誤った交通政策・まちづくりによる人災である。

よく富山市と比較される金沢市のまちづくりは対照的だ。金沢市では1967年に路面電車が全廃され、現在、都心部の公共交通機関の中心は小さなコミュニティバス。繁華街・香林坊周辺はマイカーがあふれて大渋滞。未だに市内・近郊では郊外型ショッピングセンターの建設が続く。金沢市と富山市は、元々は同じ加賀藩の城下町。空襲を受けてゼロからの都市計画を始めた経緯から、幅員の広い道路建設や整然とした街並み形成が可能だった富山市と、空襲を受けず歴史的な街並が残る、狭くて曲がりくねった道路が多かった金沢市という条件の違いがあり、同列に論じるのが難しいのも事実だろう。しかし、現在に至るまちづくりの方向性の温度差は、行政関係者の意識の差によるものが大きいように思えてならない。

まちづくり政策に熱心な富山市の行政組織

富山市役所には「活力都市創造部」傘下にまちづくりに関わる専門部署が多数あり、実にきめ細かな分野を担当する9つもの部署が存在している。これが他の地方都市なら2~3部署しかないのが普通である。このあたりからして、富山市のまちづくりに対する本気度が感じられて興味深い。参考までに9課を列挙する。

- ・活力都市推進課
- ・都市計画課
- ・交通政策課
- ・建築指導課
- ・富山駅周辺地区整備課
- ・路面電車推進課
- ・中心市街地活性化推進課
- ・都市再生整備課
- ・居住対策課

富山に続く都市は？

いま、少しずつではあるが全国の地方都市でLRT導入構想が活発化している。福井市では路面電車である福井鉄道と郊外ローカル線・えちぜん鉄道の相互乗り入れ・低床電車導入によるLRT化がほぼ完成。また、富山市同様のクルマ社会である宇都宮市では2022年の開業を目指してJR宇都宮駅と隣町・芳賀町との間にLRT新線の建設工事が進められている。(写真8)

さらに、富山県高岡市と岡山市においてもローカル線のLRT化構想があり、JR西日本と地元沿線自治体の間で実現に向けた協議が進められている。

北海道内の都市においても、既に路面電車のある札幌市や函館市、かつて路面電車が存在した旭川市、さらには苫小牧市や帯広市などの都



写真8 宇都宮ライトレールの電車イメージ
(宇都宮ライトレール(株)公式サイト)

市圏で導入可能性が検討されてよい。また、室蘭市においては、JR室蘭線末端区間の東室蘭・室蘭間のLRT化や、観光地である祝津町、白鳥大橋方面への延伸による活性化も期待できよう。

LRTは都市圏人口20~30万人の街での最適な交通機関である。建設費は地下鉄や新交通システム(モノレールなど)の10分の1程度。輸送力はバスと普通鉄道の間程度。低床電車導入でバリアフリー、CO₂排出ゼロなど利点がたくさんある。一方、先述(「新たな課題も」参照)したように、長時間の信号待ちにより電車が数珠つなぎになることがあるほか、専用軌道がない場合はクルマとの接触の可能性やラッシュ時に大幅に遅延する可能性などの問題点もある。今後は、電車優先信号の積極的な増設を図ることや、マイカー運転者に対する電車走行優先の運転行動を啓発していくことも必要と思われる。

札幌市の現状

北海道・札幌市の現状にもふれたい。札幌市では2030年度末に北海道新幹線の札幌駅延伸を控えている。しかし、新幹線新駅舎建設構想には路面電車(写真9)の乗り入れ構想は盛り込まれず、高速道路との直結アクセス道路やバスターミナルの建設だけが熱心に描かれている。また、新幹線から在来線への乗り換えの利便性についても考慮されているとは言えず、延々と長い連絡通路を歩くことになりそうだ。

仮に、札幌駅でも富山駅のように路面電車が新幹線ホーム直下に乗り入れれば、雨や雪の日でも長い通路や階段を歩かずに、観光地である



写真9 環状線を走る札幌市の路面電車
札幌駅乗り入れ構想は具体化していない

北海道庁旧本庁舎や大通公園、すすきの歓楽街、藻岩山や中島公園などへのアクセスが可能になるはずである。新幹線開業という千載一遇のチャンスを見すみす逃そうとしている札幌市の現状は歯がゆいばかりだ。

「二根三惚れ」

長年にわたって建設業に携わり、黒部ダム関連など「トンネル1200本を造った男」として富山とゆかりの深い笹島新義の言葉である。ちなみに、二根とは「根性と根気」、三惚れとは「仕事に惚れ、土地に惚れ、女房に惚れ」とのこと。筆者は訪問を重ねるたびに富山という街（土地）に心底惚れこんでいる。

富山駅で新幹線や在来線の電車を降りると、目の前の高架下に路面電車の電停が迎えてくれる。もちろん雨や雪の日でもドア・ツー・ドアで乗り換え可能。運賃はどこまで行っても全線均一210円。ICカード・ecomyca(えこまいか)を利用すれば180円とさらにお得で乗降もスムーズ。公共施設、百貨店、商店街、映画館、コンサートホール、美術館、飲食店……。日常生活に必要なほとんど全てのところへ路面電車で行ける。(写真10)

素敵な電車、素敵なまちづくり、素敵なリーダー、素敵な市民、素敵な店舗スタッフたち……。美味しい海の幸、お寿司、お酒、富山ブラック(ラーメン)、世界一美しいスターバックス、立山連峰……。つくづく富山市民がうらやましい。



写真10 富山駅での路面電車の路線案内

最近、本気で富山へ移住したいと思うようになったほどである。

世界最先端の街・富山

富山市が20年近くにわたって進めてきた公共交通機関中心のまちづくりが今回大きな実を結び、到達点を迎えたのは誇るべき事実である。

今回の南北接続開業にあたり、富山大学副学長の中川大氏は「富山市は世界最先端のまちづくりに取り組んでおり、今後もぶれずに継続していくことが重要だ」とのコメントを寄せている。全く同感である。コンパクトシティ戦略は、公共交通機関の充実により結果的に「クルマ社会」からの脱却へとつながる理想的な都市政策といえる。これからも先進的なまちづくりを進める富山市に注目し、応援していきたいものである。

エピローグ

開業日翌日、3日間と短いながらも中身の濃い富山滞在を終え、後ろ髪を引かれる思いで空港へと向かった。移動中に小雨が降り始め、離陸直前には雨脚が強くなった。まるで富山とのお別れの涙雨かと思われた。離陸したあとは窓から立山連峰を眺め、再訪を誓って帰路についた。

全国でまちづくりに携わる自治体首長の皆さん、行政・民間企業・団体職員の皆さん、公共交通機関に従事する皆さん、電車好きな人もそうでない人も……。百聞は一見にしかず。ぜひ一度、世界最先端のまちづくりを進めている富山市を訪れてみてほしい。

(参考文献・ウェブサイト)

- ・『富山から広がる交通革命』(森口将之著 交通新聞社)
- ・『富山ライトレールの誕生』(富山市監修 富山ライトレール記録誌編集委員会)
- ・『富山の逆襲』(鷲塚飛男著 言視舎)
- ・『森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『こども森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『やっぱり森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『それでも森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『森のよた話 森雅志講演録』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『そうだったのか、路面電車 知られざる路面公共交通の世界』(西森聡著 交通新聞社)

- ・『路面電車レ・シ・ピ 住みやすいまちとLRT』（塚本直幸編 技報堂出版）
- ・『よくわかる路面電車の基礎の基礎』（路面電車Ex編集部 イカロス出版）
- ・『路面電車 運賃収受が成功のカギとなる』（柚原誠著 成山堂）
- ・『路面電車すごろく散歩』（鈴木さちこ著 木楽舎）
- ・『路面電車発達史』（大賀寿郎著 戎光祥出版）
- ・『路面電車年鑑2020』（イカロス出版）
- ・富山新聞(2020年3月21日、2020年3月22日)
- ・北日本新聞(2020年3月22日)
- ・BS-TBS「サンデーニュースBizスクエア」(2020年

- 3月22日放送)
- ・北日本放送「KNB news every」(2020年3月27日放送)
- ・東洋経済オンライン(toyokeizai.net)
- ・富山市公式サイト (<https://www.city.toyama.toyama.jp/>)
- ・富山地方鉄道株式会社公式サイト (<https://www.chitetsu.co.jp/>)
- ・宇都宮ライトレール株式会社公式サイト (www.miyarail.co.jp)

(北海道河東郡音更町在住)

投稿

テスラ車による死亡事件裁判を傍聴して

佐藤清志

3月31日、横浜地裁である交通死亡事件の判決公判がありました。テスラというアメリカメーカーのEV(電気駆動)車による予防安全システム作動中の事件で、おそらく、日本で初めてこの手のシステムが起動中に起きた死亡事案となるものです。

私はこの裁判をネット上の週刊新潮の記事を見てその存在を知り、大きな関心を持ちました。その記事が以下のものです。

テスラ社の自動運転車で初の「交通事故」 夫を奪われた妻の悲痛な叫び

<https://www.dailyshincho.jp/article/2019/07220800/?all=1>

「週刊新潮」2019年7月18日号掲載記事

海外ではすでに自動走行による死亡事案は起きており、その映像はドライブレコーダの画像にも記録され、報道等でも公開されることにより私たちも目にしています。しかし、記事を読み、そのような被害がすでに日本でも起きてしまっていること、そしてそれを全く知らない自分が自分へのふがいなさを感じ、どうしても裁判を見届けたいという思いから、以降の裁判を傍聴してきました。

■自動運転の定義

このところクルマ業界では「自動運転」とい

う言葉が飛び交っていますが、厳密にいうと、現状では俗に言う「自動運転」(ドライバーが何もしないで移動する、もしくはドライバーなしで移動する)のクルマは国内では公道で走行することはできないこととなっています。

自動運転と言われるものは国際的にも6段階に分けられると言われており、以下のように分類されます。

●自動運転のレベル0～5までの概要と特徴

- レベル0 ドライバーがすべてを操作
- レベル1 システムがステアリング操作、加減速のどちらかをサポート【運転支援】
- レベル2 システムがステアリング操作、加減速のどちらもサポート【運転支援】
- レベル3 特定の場所でシステムが全てを操作、緊急時はドライバーが操作【自動運転】
- レベル4 特定の場所でシステムが全てを操作【自動運転】
- レベル5 場所の限定なくシステムが全てを操作【完全自動運転】

「自動運転のレベル」と言葉では書かれていますが、分類の末尾に書かれているように、レベル0～2までは正確には「運転支援システム」と呼ばれる補助的予防安全機能にしかすぎません。その責任はいかなる場合もドライバーが負い、現状のクルマと何ら変わらないのです。

今回事件を起こしたテスラ車はこの分類でいう「レベル2」にあたるもので、あくまで運転支援の域を超えていない、常にドライバーが対応を迫られるにすぎない車両であり、被害が出た際の責任はすべてドライバーが負うものでした。そのようなクルマにより起きた被害なので、当然現行法上では過失はすべて被告(ドライバー)にあるのですが、私は今回の裁判がそんなに簡単な判断で済まされてよいものなのかを強く感じていました。

■事件の概要と司法判断

事件は2018年4月29日、神奈川県綾瀬市の東名高速上り線で発生しました。渋滞中に自動車2台が衝突し、さらに減速した後続車に追突して転倒したオートバイの男性を救助しようと複数の仲間のオートバイが停車したところに、千葉県浦安市の不動産業の被告(50)の車が突っ込んだというものでした。この事件で、オートバイ男性の救助に入っていた東京都板橋区の男性(当時44)が死亡したほか、2人がけがをしました。

被告は、先にも説明した電気自動車メーカー・テスラのSUV「モデルX」というクルマで、車間距離などを自動計測して一定の間隔を保ちながら走行できる運転支援システム(クルーズコントロール)を起動し、渋滞中の高速道を移動していましたが、やがて渋滞運転時特有のストレスもないためか、睡魔に襲われ、居眠りのままで文字通りの「自動運転」状態となっていました。

その後、被告の前を走る車が事故で道路上に停車中のバイクなどに気付かず、居眠りをしてそのまま停車中のバイクやライダーたちに突っ込んでしまったのです。

被告は、前方にバイクなどの車があったものの、停止システムが作動することなく加速して事故が起きたと、「システムの故障が原因」などとして無罪を主張していました。

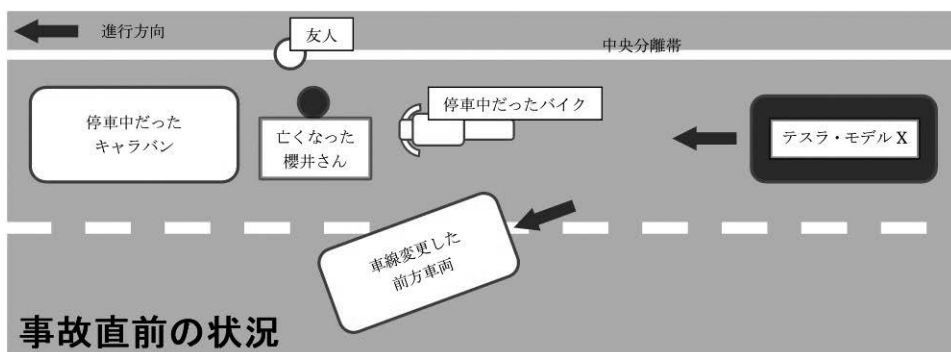
実は被告のクルマにはドライブレコーダが搭載されており、おそらく常備撮影型で被害の前後の映像が記録されていました。

私が初めて傍聴した法廷でその映像が流されたのですが、残念ながら傍聴席には映像は伏せられ、音声のみでしか聞こえず、事件の映像としての確認はできませんでした。しかし、後の裁判で前車はBMW、左側側面には白い車が並走していたなどという証言もあるほど、当時の様子は明らかなものでした。

車間距離や速度なども映像とEDR(イベントデータレコーダー：車載型の事故記録装置の一種)等で確認済みです。ついでに言えば、居眠り前の同乗者との会話の音声やそれぞれの変化時の各時刻も記録されるほどでした。

これらの証拠(記録)により、次のことが明らかにされています。

最初に眠気を催した時はまだ渋滞に差し掛かっていない時でした。おそらく通常の高速度で走るスピードに速度設定をしたうえで追従機能



(週刊新潮の記事をもとに作成)

走行をしていたのでしょう。そのうち強い眠気に襲われた時には、すでに渋滞に巻き込まれ時速10数kmのノロノロ運転の状態。

私の傍聴時の記憶では、前車BMWが車線変更をし、被告車両が加速しだしたのは事件現場の27.5m手前と証言で言っていたと思います。加速後の最高時速は38.1km。遅くとも19.8m手前で回避行動が働いていれば、停止できたという弁護側証人の証言もありました。

これに対し判決は「(被告の車が前方の車両を検知せず加速した理由は)システムの故障か機能の限界かは判然としない」とした一方で、事故直前、被告は前方注視が困難なほど強い眠気に襲われていたと認定。運転中に眠気を覚えた場合は運転中止義務があるとし、「中止義務に違反した被告の過失は相応に重い」と指摘し、禁錮3年執行猶予5年(求刑・禁固3年)の有罪判決を下しました。

ご遺族がどのようにこの判決を受け取ったのかは分からないのですが、私は途方もないむなしさのようなものを感じました。というのも、人が亡くなっているこの交通事故が、しかも事件当時、最も先進的と言われる予防安全システムが絡んだ今回の件が、単なる居眠り運転の注意義務違反による死亡事故と片付けられてしまったと感じたからです。

先にも言いましたように、被告のクルマはレベル2(運転支援システム)の車なので、すべての責任はドライバー自身にあり、システムはあくまで運転の補助でしかなく、通常の安全運転を補うために作動するものでした。だからこそ、いかなる場合も常に安全運転に努めていなければならなかったのであり、むろん居眠りなどは論外ですから、「被告の過失は明らか」ではあるのですが、それで終結してよいのかと言いたいです。

■テスラ車の売り込み

ところで今回被害を出したレベル2(運転支援システム)と言われるクルマ、テスラ「モデルX」がHP上でどのような運転支援に対しての説明を

しているかをご紹介します。

主な機能

オートパイロットは、同じ車線内でハンドル操作、加速、そしてブレーキを自動的に行います。完全自動運転は次のような新機能を導入し、既存の機能を改善しながら、車両の性能を向上し続けます。

ドライビングアシスト機能

すべてのTesla車には、安全性と利便性を向上し、ストレスフリーな運転を可能にする最先端のドライバーアシスタンスシステムが標準装備されます。

8台のカメラと12台の超音波センサーが車線や周囲の物体を検知し、常に360度の視界を提供します。

Model Xはドライバーが指示することなく、車線内を走行し交通状況に合わせて速度を調節します。

完全自動運転対応ハードウェア

新型Model Xには、オートパイロット機能や将来利用可能となる完全自動運転機能に対応した先進のハードウェアを標準装備-ソフトウェアアップデートを通して継続的に機能が向上するよう設計されています。

オートパイロットの将来

すべてのTesla車両には、将来ほとんどの交通状況下で、平均的ドライバーよりも2倍以上安全な完全自動運転を可能にするために必要なハードウェアがすでに搭載されています。

以上、テスラ社ホームページ：https://www.tesla.com/ja_jp/modelxより(下線は筆者による)

上記の最後の項目「オートパイロットの将来」の画面では、(ドライバーとってよいのか?)運転席にいる人物は市街地でハンズ・オフ(ハンドルから手放し)をし、最後にはその人物も降車した後、無人のままそのクルマはスタートする映像が流れます。

もちろん日本では特区でもない限りあり得な

い光景なのですが、こんな映像が上記の文言と共に平然と映し出されています(オートパイロットとは大まかに自動運転の意味です)。

また、このページの最後には以下の英文が示され、映像は終了します。

THE PERSON IN THE DRIVER'S SEAT IS ONLY THERE FOR LEGAL REASONS.

運転席の人物は、法的理由のためだけです。

HE IS NOT DOING ANYTHING.

彼は何もしていない。

THE CAR IS DRIVING ITSELF.

クルマは自分で運転しています。

こんなことが、現に世の中へクルマを販売しているメーカーのHP上に注釈もなく書かれてしまっているのです。そしてそのクルマがシステム作動中に人が亡くなる事態を起こしたのです。

裁判の中ではテスラ社側は、レベル2の注意事項(「常に安全運転操作を」「すべてはドライバー責任」)はディーラーから説明されていたと言っていました。上記のようなプレゼンがHP上で述べられていることを考えると、その言葉も疑わしく感じてしまいます。

これは被告人質問でのやり取りなのですが、レベル2機能の説明を受けたかと聞かれた被告は、「それほど詳しくは説明受けていませんが、設定すると、何もしなくても走ることができると説明されました。」と発言していました。

やはり危惧していた通り、この程度の認識しかユーザーには持たれていない状況だったのです。

■「止まらなかった」だけでない危険性

判決内容では衝突してしまったことに対して「システム障害か機能限界かは判然としないが、眠気を覚えた時点で運転中止義務があった」という過失違反で有罪判決とされています。システムの問題で障害物を検知して「止まらなかった」ことと「加速した」ことをまとめて「判然としない」と片付けていますが、私は「加速した」ことについて大きな問題性・重要性を感じ

ています。

現在のクルマ業界では、2019.5.19に池袋で発生した高齢ドライバーによる暴走死傷事件を受け、ご遺族の要望も拍車をかける形で、高齢ドライバー対策としての被害軽減ブレーキ(俗にいう自動ブレーキ)などを搭載したサポカーと呼ばれるクルマが、助成制度なども相まって普及しつつあります。

この被害軽減ブレーキのみを搭載するクルマはレベル1にあたるもので、今回のレベル2のクルマもこのシステムが搭載されることにより前方の障害物を検知し制動をします。今回の被害もこのように前方の障害物が検知出来ていれば、システムにより制止することが出来たのでしょうか、追突をしたバイクやライダーの検知ができずにそのまま進んでしまいました。

前方障害物の検知についてはその条件について各社まちまちで、障害物の種類(人かクルマかなど)やその時の走行速度により、また天候や道路条件でも回避可能性が変わります。

しかし、今回は止まらなかったというよりは加速していったのです。渋滞そのままの速度であれば、検知ができないにしてもせいぜい10km前後の速度です。死者が出るような被害には至らなかったでしょう。それが今回の場面では前車追従(クルーズ)システムが作動していたために、追従対象車がハンドル回避したことで前からいなくなったことにより、前方がクリア状態とシステムが認識し、加速してしまったと思われます。システムがあだとなってしまったということになります。

予防安全機能は、どれも交通被害の9割の要因となるヒューマンエラーを無くしていくためのものと言われています。前方の障害物を検知し、停止する被害軽減ブレーキ1つの場合はレベル1で、本件はそこに車線逸脱防止(ハンドル操作)をし、さらに前車との車間距離を保ち追従するクルーズコントロールといったシステムを備えた車です。レベル1よりさらに安全であるはずのこのシステムが、結果としてはより大き

な被害を生み出す要因となってしまいました。

何度も言いますが、レベル2までは、あくまでドライバー主導での運転操作となり、いかなる時もドライバーが回避行為を行わなければなりません。停止操作もしくはハンドル操作であればある程度の緊急対応は可能かもしれませんが、今回のような加速行動はもはやシステムによる暴走といえます。

私たちは予防安全システムという一見安全機能を手に入れたと思いがちですが、そこには今回のようなシステムによる暴走も、新たに回避の想定の中に加えておかねばならないこととなりました。

■判決を受けて危惧すること

今回の判決内容はすっかり新型コロナウイルス問題の影に隠れて、小さな扱いになってしまいましたが、100年に一度の自動車改革を迎えていると言われるクルマ社会の事を考えると、もっと大きく、多くの方が関心を持つべき事案だったのではないのでしょうか。

最後に、これは世界に先駆けた導入と言われているのですが、レベル3の高速道走行をこの4月から認め、ハンドルから手を放すハンズ・オフ機能や条件が整えば走行中に携帯等の操作を可能とする道路交通法改正をした警察庁は、ホームページ上で以下のように言っています。

最近では、複数のメーカーから、ハンズ・オフ機能付運転支援車が発売されています。

ハンズ・オフ運転支援機能とは、一般的に、ACCや

レーン・キープ機能を組み合わせた高度な運転支援機能として、ドライバーがハンドルから手を離しても走行できるとされる機能であり、ドライバーの運転負荷を軽減することなどを目的としたものとされています。

ハンズ・オフ運転支援機能は、自動運転ではなく、この機能を使用中であっても、運転者は絶えず前方に注意するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作する必要があります。

特に、運転時間が長くなってきた場合、機能を過信して注意義務の履行がおろそかになっていないか運転者が自戒することが大切です。

(下線は筆者による)

自動車メーカーも行政も、システムが支障をきたすことを前提(想定内)として、ドライバーが対処しなければならないと、先手を打って責任回避をしようとしているとしか、私には聞こえません。

「誰のために」、「何のために」これらのシステムが開発されてきたのか、クルマメーカーも行政も、そして私たち一般市民やユーザーの立場からも、今一度、立ち止まって考える必要があるのではないのでしょうか。なぜならすでに、この4月からレベル3の走行がスタートしているのですから。

そして何より、私たちのような会こそが、こういった問題に真正面から向き合っていく必要があると思うのです。

(東京都品川区在住)

わたしの本棚より (クルマ社会を問い直す文献紹介)

三田直水

ここに紹介した本は、わたしがクルマ社会に疑問を抱いていた20代の頃から読んでいた本です。今では絶版となってしまった本も多く、時代の流れを感じざるをえません。とくに最初に読んだ『マイカー亡国論』は、若く多感な頃のわたしには衝撃でした。著者の湯川利和先生のお宅にまで押しかけてお話を伺ったことが、昨日のように新鮮に脳裏に蘇って来ます。その後経済成長とともに、クルマによる犠牲者が増え続け、そのことに警鐘を鳴らすムーブメントが起きたのも当然のなりゆきだったのではないで

しょうか。ここに掲げた本は、その各年代においても変わることのないクルマ社会というシステムの闇を告発するとともに、その中で生きざるをえない人間に送るエールであり、クルマによって命を奪われた多くの人たちへの鎮魂歌であると思っています。ここに紹介した本は数ある関連本のなかの一部であり、わたしの書齋にあるものだけを紹介したにすぎませんので、不十分であることをお許しください。なかに自費でわたしの出版した本も含まれていることをご了承ください。



①『マイカー亡国論』
湯川利和著 三一書房
1968年



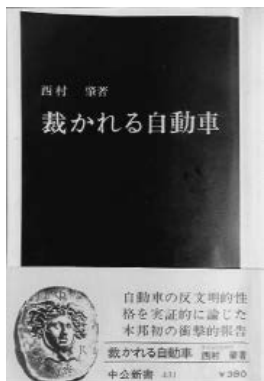
②『自動車よ驕るなかれ』
富山和子著 サイマル出版会
1970年



③『くるまろじい』
津田康著 六月社書房
1972年



④『自動車の社会的費用』
宇沢弘文著 岩波新書
1974年



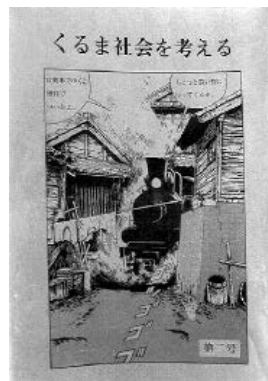
⑤『裁かれる自動車』
西村肇著 中公新書
1976年



⑥『地球はそもそも歩行者天国』
交通遺児学生の会・
編著 日本消費者連盟
1985年



⑦『災害がにくい』
玉井義臣編 サイマル出版会
1987年



⑧『くるま社会を考える』
1～10号 杉田聡著
自費出版 1986年～94年



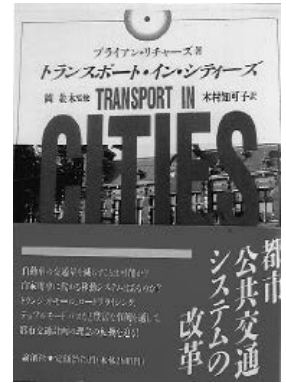
⑨『声・クルマ社会』1~3号 三田直水編 自費出版 1991年~93年



⑩『人にとってクルマとは何か』杉田聡著 大月書店 1991年



⑪『遺された親たち』佐藤光房著 あすなろ社 1992年



⑫『トランスポート・イン・シティーズ』ブライアン・リチャーズ著 論創社 1992年



⑬『オルタ 4』特集・クルマ社会からのテイク・オフ アジア太平洋資料センター編・発行 1993年



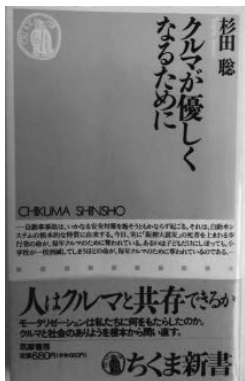
⑭『野蛮なクルマ社会』杉田聡著 北斗出版 1993年



⑮『考える営みの再生』杉田聡・中山千夏他共著 大月書店 1994年



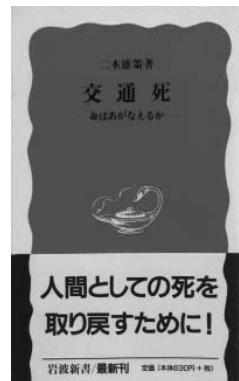
⑯『脱クルマ21』1~3号 脱クルマ・フォーラム 生活思想社 1996年~98年



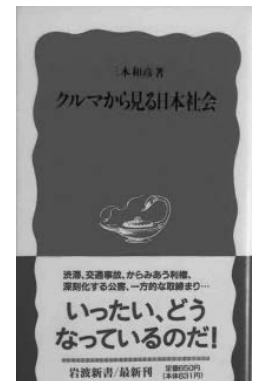
⑰『クルマが優しくなるために』杉田聡著 ちくま新書 1996年



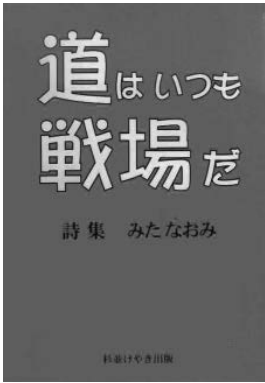
⑱『わたしたちはあゆみをつづける』第43回日本母親大会実行委員会記録 1997年



⑲『交通死』二木雄策著 岩波新書 1997年



⑳『クルマから見る日本社会』三本和彦著 岩波新書 1997年



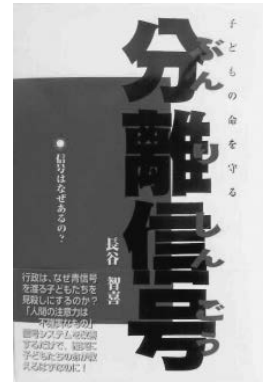
⑲ 『道はいつも戦場だ』
みたなおみ著
杉並けやき出版 1998年



⑳ 『クルマ社会と子どもたち』
杉田聡・今井博之
共著 岩波ブックレット
1998年



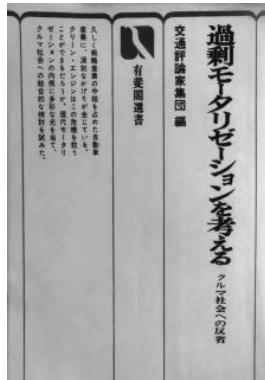
㉑ 『隼君は8歳だった』
毎日新聞社会部
毎日新聞社 1999年



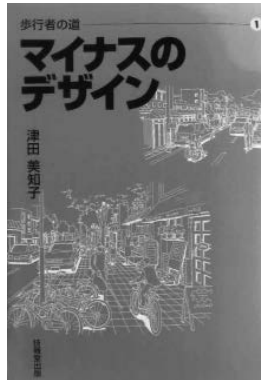
㉒ 『分離信号』
長谷智喜著 生活思想社
1999年



㉓ 『クルマを捨てて歩!』
杉田聡著 講談社+α新書
2001年



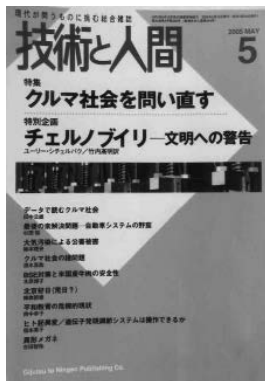
㉔ 『過剰モータリゼーションを考える』
交通評論家集団編
有斐閣選書 2001年



㉕ 『マイナスのデザイン』『通行帯のデザイン』
津田美知子著 技報堂出版 2002年



㉖ 『道路行政失敗の本質』
杉田聡著 平凡社新書
2003年



㉗ 『技術と人間』
特集・クルマ社会を問い直す
技術と人間
2005年5月号



㉘ 『子どもが道草できる
まちづくり』
仙田満・上岡直見編
学芸出版社 2009年

(鳥取県鳥取市在住)

危険な運転を生み出している環境にも 関心を持ちたい

山田寛人

食品工場から倉庫（配送センター）へのトラック配送のアルバイトをしている。午後4時から夜中の2時までの間ならいつでも荷受けしてもらえるので時間的な余裕がたっぷりある。一方、配送センターから各スーパーへの配送をしている運転手たちは指定された時間の幅が限られていて、時間に追われて仕事をしているように見える。私の仕事には時間の制限が無いように、時間給制なので、ゆっくりやればやるほど給料が増える。しかも、そのことを会社がとがめだてすることもない。こういう条件があるからこそ、ゆっくり慎重に運転することができる。仕事で運転する者にとっては、仕事の条件が自分自身の生死を分けたり、加害者になる確率を上下させることになる。私は良い条件で運転の仕事ができるからこそ続けられているのだと思う。スーパーへの配送をしている運転手たちが自分勝手にせっかちなわけではなく、私が利他的で穏やかなわけでもない。

自家用車の場合は個人にある程度は選択の余地があるが、公共交通機関が整っていない地域では手放すのが難しい面もある。だから、公共交通機関を増強することも大切だ。しかし、社会全体の利益、公共の福祉を考えれば、公共交通機関が整っている地域に集まって住むという方法も検討する必要がある。私は15年ほど前に駅から離れた安いアパートをやめて、駅近くの高いアパートに移り住んだ。その前から自家用車は持っていないが、家賃の上昇分は車の購入維持費よりもはるかに少ない。自分の生まれ育った土地を離れることには難しい面もあるだろうが、社会全体の利益を考えたときに何を選択すべきかというふうに考える必要も少しはあると思う。

このところのコロナウイルスのせいで、もう一つ別のアルバイトが休止状態になってしまったために、運転のアルバイトを増やして毎日するようになり、あらためて車について考える機会が与えられている。運転手個人の性質や心がけを改善するように訴える交通安全キャンペーンにはあまり意味がないと思う。事故を起こす確率を低くするような条件を整えたり、車を運転せずにするような環境を整えたりする方向に事故対策の方針を変えていく努力と工夫があまりにも不足していると感じる。

(広島県広島市在住)



キュウイの花
(会員K・Tさんの絵)

このタイトルで書く前に、前文を記します。

新型コロナウイルスが今、全世界を苦しめ、世界の動きも止まりかねません。国内では政府による「緊急事態宣言」が4月16日には全国規模で出され、私は常磐線、山手線利用で都内へも出かけられません。じっとしていることが感染拡大を抑えるのに有効と言われているので(科学的データもあるようです)、出かけるのはお使いとウォーキング、あとは植物の手入れのみの日々。

文明の進んだ今の世に、原因は何なのでしょうか。氷河も減り、太平洋の島々も海に沈み、オーストラリアの森林も燃え続けるなど、地球温暖化が進んでいます。冬季には死滅するはずの害虫が居残り、また、二酸化炭素や排ガスによる大気汚染も。私たちは自然の恩恵を受けて生存し続けています。科学の発展がかえって自然界の浄化作用の力を奪ってはいませんか。以上、孝子説(?)を書いてみました。ご意見をお待ちしています。

* * *

夫(88歳)がこのたびやっと愛車を手放しました。かつてサラリーマンだった時に通勤に使っていて、買い替え、買い替えて、このたびの廃車のクルマは夫所有の6台目となります。

その昔、明治生まれの私の父にとってはマイカーなど遠い世界の話だったと思います。私の夫(父にとってはムコさん)のクルマに乗っかって出かけるのを楽しみました。また、父亡きあ

と、未亡人となった母は私たちと同居しましたが、母もドライブが好きで、夫の運転で私たちはよく出かけたものです。“本会”を知らなかった私は、父や母が喜ぶのでつき合ってきました。

前置きが長くなりました。

このたび夫が手放した最後のクルマは“バン”とかいう種類の、荷物も乗るバカでかいクルマで、夫のプライドのひとつであったと思います。我が家はJRの駅まで徒歩10分。その他郵便局、マーケット等々まで歩いて行ける範囲。高齢者の運転ミスが死亡事故につながり、社会問題のひとつにもなってきた昨今、クルマを手放すことは娘一家の願いでもありました。

3月某日、市内のKモーターズ会社が引き取りに。私はこの夫の最後のクルマに、ここ20年くらい乗っていません。家族はだれも乗らず、夫の誇り的な存在のクルマ。大きなクルマなので、夫の趣味の品々が倉庫のように積み込まれていました。私は倉庫化(?)した車内の品々の片づけに協力し、クルマなきあとの敷地の掃除をがんばりました。さっぱりした空き地の後ろには夫自慢の植物が茂り、公道からの眺めがよく、私は満足。

パパ(夫のこと)、クルマを手放したよね。ごめんね。でも緑を大事にする生活をしていこう。そしてゆっくり歩いて散歩にも出ようね。公共交通を大切にこれからも仲良く暮らそう。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

ハメパチ・キーホルダーで 「クルマ社会を問い直す」をPRしよう

富田悦哉

アクリル製のカプセルがインターネットなどで「ハメパチ」という名称で販売されています。透明カプセルの中に写真や手製カードを入れ、透明フタをはめて封入するので「ハメパチ」です。ナスカン金具が付いていて、キーホルダーのように使えます。

私はこのハメパチの中に「クルマ社会を問い直す」の言葉を入れてみました。これを普段づかいのバッグなどに付けて歩けば、楽チンで日々「クルマ社会を問い直す」をPRできます。いかがでしょうか、みなさんもお使いになってみませんか？

試作品はAタイプ(丸型)とBタイプ(角型)があります。

中に入れるカードの型紙はWordで作成しました。<https://file-karioki.seesaa.net/>から入手でき

ます。これでカードを作成し、インターネットでハメパチ・キットを購入して封入すれば、どなたでも「ハメパチ・キーホルダー完成!」というわけなのですが、このたびは会創立25周年を記念しまして、ご希望の方に実費(材料費+送料)でお作りいたしたいと思います。

ご希望の方は富田まで実費分の切手を郵送してお申し込みください(富田住所は本会報に同封の名簿参照)。

なお、ご自分のお好みのデザイン・文言で作成をお考えの方は、富田 ziteco@e00.itscom.net までご相談ください(ハメパチは一度封入してしまうと中身の入れ替えはできませんので、ご注意ください)。

(東京都世田谷区在住)



写真1 ハメパチ Aタイプ(丸型) 表・裏



写真2 ハメパチ Bタイプ(角型) 表・裏

	カード寸法	ハメパチ外寸	実費
Aタイプ(丸型)	直径54mm	直径64mm	420円
Bタイプ(角型)	54mm×85.5mm	62.5mm×94mm	700円

世話人からのメッセージ

青木 勝(共同代表、会計、名簿管理・再任)

(大阪府大阪市在住)

足立礼子(共同代表、会報編集・再任)

(東京都三鷹市在住)

2名のメッセージは44ページ(代表より)参照。

安彦守人(事務局、ホームページ等管理、再任)

記念すべき会報100号の佳節に微力ながら関わることが出来、感慨深いです。

入会当初から、巨大な敵に立ち向かうドン・キホーテの姿にだぶらせていました。

ところでふと思ったのですが、世界の約200の国と地域に、クルマ社会の負の側面だけに特化した市民団体はあるのでしょうか。上手にインターネット検索すれば、見つかるかもしれません。それは探してみたいと思います。

悲惨な交通犯罪が起こるたび世論はいつときは高まりますが、すぐ沈静化してしまいます。継続的に行わないと巨大な敵、壁に弾かれてしまいます。まずは、継続は力なりということを肝に銘じて参る決意です。(東京都八王子市在住)

上田晋一(事務局・新任)

今年度より世話人の一角を担うことになりました上田晋一です。仕事が変わったばかりでいろいろ不安定要素もありますが、自動車優先主義に凝り固まったこの社会を問い続けるこの会を持続させるべく頑張っ参ります。なにぶん、市民活動の経験、それ以前にグループ活動すら大した経験も無い身ですから他の世話人の皆様にはご迷惑をおかけすることがあると思います。どうかご容赦頂ければ幸いです。よろしくお願ひします。

(愛知県名古屋市在住)

神田 厚(会報編集・新任)

新たに世話人に加わった三重県の神田です。

入会当時は3C(カー・クーラー・カラーTV)を持たない生活でしたが、今は2代目のTVが壁に掛かっています。クルマと空調は未だ持たず、ゆったりとした流れの中での暮らしを大切にしてい

ます。自宅へのパソコン導入も非常に遅く、できたら休日はパソコンを開けずに過ごしていきたい人間です。こんなスローライフの人間ですが、お役に立てる道を見つけていこうと思います。

(三重県津市在住)

榊原茂典(再任)

50年ほど前、若者達にとってクルマを持ち、運転出来るということは一つの憧れであった。自動車教習所に通ってみて、教室に溢れんばかりの若者達の数を見て、この時代の流れに乗らねば、他人との競争に取り残されるという、急き立てられる思いをいだかされた。当時、この多人数の元気溢れる若者達が、歩くこともおぼつかないような高齢者になっても、クルマを運転するという構図は誰の目にも浮かんでいなかったように思う。しかし今、それが現実となった。免許証を返納するという制度が出来るといふことは、誰も夢想だにできなかったことだ。高齢者運転の事故は死亡事故につながりやすい。さて、どうするか。喫緊の課題を抱いての一年、今年も世話人として活動させて頂くこととなりましたが、高齢者ゆえ、その力不足とフットワークの悪さを、お許しいただきますようお願いいたします。(東京都杉並区在住)

佐藤清志(涉外・再任)

東京・品川区在住の佐藤清志です。引き続き、世話人をお引き受けさせていただきました。

今年度は個人的にも私の当会員として一番の活動の場となっていた横浜カーフリーデーの開催がなくなってしまったということで、会への貢献度が下がってしまうかもしれませんが、交通遺族としての経験を活かした活躍の場を再び開拓していきたいと思っております。

今年開催予定であった東京オリンピック2020は、コロナウィルスの関係で先延ばしとなってしまいましたが、それを見込んでの公共事業や、自動車交通に関する法改定などは延期に関係なくどんどんと進められています。

特に予防安全の分野では、自動運転車に関し

てついに条件付きでシステム主導となるレベル3の実用化のための道交法改正が、この4月からすでにスタートしていますので、これらの動向にも注視していきたいと思っています。

みなさまとも一緒に考えていきたいので、どうぞよろしくお願い致します。

(東京都品川区在住)

杉田正明(東京ミーティング、メーリングリスト管理・再任)

新型コロナウイルスで社会の何が変わるか、いろいろな格差が拡大しそうです。コロナ不況の深さと長さがどの程度になるか、注視しています。どうあれ、経済界の主勢力はクルマ社会のさらなる構築に向けて邁進するでしょう。

個人的には、メモリーの崩壊に苦しんでいます。すぐ忘れてしまう、過去に覚えた情報も飛んでしまっているため、考える手がかりが無くなってきました。世話人としてろくに貢献できないと思いますが、続けさせていただきます。

(千葉県松戸市在住)

富田悦哉(再任)

クルマ社会を変えていくということは簡単で

はないと思いますが、私たち一人一人が声をあげていかないことには何事も始まりません。どうかみなさん、クルマ社会に対するあなたの思いを発信してください。

あなたの活動を支えるような問い直す会にしたいと思っています。

また1年間「できることをやる」という気持ちで世話人を務めさせていただきます。よろしくをお願いいたします。(東京都世田谷区在住)

林 裕之(会報編集・再任)

世界は今新型コロナウイルス感染拡大という大きな危機に直面しています。感染者数や死亡者数の増加が続いています。私たちはこの新型コロナウイルス感染を終息させるために最大限の努力をしなければなりません。しかしそれ以外の社会問題に対する対策も怠ってはいけません。特にクルマが引き起こす事故を減らし、環境破壊を食い止めて命を守るための対策は大変重要です。私たちができることは小さいかもしれませんが、歩みを止めてはいけないと思います。非力ですが、今年も世話人をさせていただきます。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、今年度新たに、岩本博子さんが加わってくださいます。上田晋一さんと神田厚さんは世話人に移行します。全員で21名です。皆様よろしくようお願いいたします。

〈2020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)
清水真哉さん(東京都江東区)
稲見正博さん(東京都三鷹市)

岩本博子さん(東京都小平市)☆新
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)
杉田久美子さん(千葉県松戸市)
木村利雄さん(愛知県安城市)
青山泰人さん(愛知県名古屋市)
安達 博 さん(岐阜県岐阜市)
楠神久人さん(滋賀県愛知郡愛荘町)
古野藍里さん(京都府長岡京市)
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)

5人の方からいただいたメッセージを紹介し
ます。

木村利雄(継続)

全国的にも桜の名所として名高い岡崎公園、こ
こは自宅からも近く、物心ついたころから頻繁
に訪れていました。今年は隣接して流れる乙川
河川敷の遊歩道や人道橋が整備され、桜の季節
には例年以上の人出を予想していましたが、満
開となっても人出はまばらでした。それは、新
型コロナウイルス感染拡大防止のため桜まつり
が中止され、いつもなら河川敷を埋め尽くす露
店がなくなったことや、マイカーの駐車ができ
なくなったことによります。非常に交通至便な
場所にありながら行政は、毎年無料で河川敷に
クルマの駐車を認めていたんです。このため桜
の美しさも半減、苦々しく感じていました。奇
しくも、今年は私の長年の思いが実現、露店や
クルマは皆無となりました。生まれて初めての
光景でした。じっくり桜を鑑賞することができ、
非常に豊かな気分に入れました。

当地では、3密を避けるため外出の自粛を呼
びかけていますが、近くのショッピングセンタ
ーやパチンコ店では以前にも増して混雑してい
る感じですし、交通死亡事件も増えています。こ
れも入店規制や営業自粛要請ではなく、大駐車
場を閉鎖させれば、即解決するはずです。商品
買い占めや運動不足解消対策にも効果は大きい
と思います。今後の社会を見据え、こんな対策
を打ち出せないものでしょうか。

新型コロナウイルスは、世界に恐怖を招来し
ましたが、なぜこんなことになったのか、現時
点では深い考察はされていませんが、クルマ依
存社会についても、コロナウイルス禍同様、深
刻な問題として認識されるような社会にするた
め考え続けていきたいと思います。

(愛知県安城市在住)

三田直水(継続)

地域活動連絡係としては、会報の図書館への配
布くらいしか出来ていません。会報を通じてでき
るだけ情報を発信していきたいと考えています。

(鳥取県鳥取市在住)

山田寛人

相変わらず、特別な活動はできませんが、ク
ルマが話題になるときは、免許返納や自家用
車をやめることなどをすすめています。トラッ
クを運転する仕事をしていることが逆に説得力
をもつ面もあるようです。

(広島県広島市在住)

前田敏章

今年度も北海道の被害者の会の活動を中心
に報告させていただきます。

北海道ではこの4月に、JR札沼線の北海道医
療大学-新十津川間(47キロ)が廃止され、さら
に淋しくなりました。赤字と言われますが、同
線の電化されている札幌方面間(医療大学-札幌
間の愛称「学園都市線」)は6両編成1日約60往
復で混み合っています(コロナ以前)から、ト
ータルすれば決して赤字ではないと考えるので
すが……。沿線の民・通学生の不便を憂います。

(北海道札幌市在住)

清水真哉

コロナ禍は「クルマ社会を問い直す会」にも、
総会・講演会の中止という打撃を与えました。

私はこのような新しいウイルスが地上に現れ
てくる背景には、地球高温化があるのではない
かという秘かな疑い^{ひそ}を抱えています。

平均気温の上昇が既に動植物の世界に異変を
もたらしているのですから、微小生物の生態系
にも変化が起り、これまで潜んでいた細菌や
ウイルスが活動を活発にしたとしても何の不思議
もありません。

今後も未知の伝染病が人類を襲うというこ
とは覚悟しておく必要があるでしょう。

このような観点からも、気候変動対策は急が
れます。

今年も継続して地域活動連絡係として登録さ
せて頂きますので、皆さんよろしくお願いた
します。

(東京都江東区在住)

2020年度通信総会採決票葉書で寄せられたメッセージ

- ◎コロナウイルスも車優先社会も一日も早く消えて欲しいものです。いつやられるか、ひやひやしながら生きるのはイヤですね。実は私、今日(4月20日)84年前に生まれました。次の世代はきっとかしこく心やすらぐ社会を作るだろうと思います。
- ◎40年に渡りクルマを運転してきましたが、この3月にマイカーを廃車にしました。今後は自転車やタクシーなどを移動手段とする予定です。
- ◎会の活動には参加できていませんが、会の趣旨には賛同しております。今後の発展を祈念しております。
- ◎みなさま、ごくろうさまです。日々、歩行者をやりながら、クルマの多さに圧倒されています。小さな会でも私たちの会は存在しつづけなければなりません。お互いがんばりましょう。
- ◎会のご活動にあらためて敬意を表します。
- ◎私自身はいくつかの年度目標の1つに参加して、少しでも具体的な活動に取り組みたいと思います。市民運動として、一歩でも進める事ができるとうれいします。
- ◎いつも貴重な情報をいただきましてたいへんありがとうございます。
- ◎すっかり体力が落ちて外出もままならなくなりました。みなさんのご活躍に期待しています。
- ◎会員になる以外なにもできませんが車による不幸をなくすために少しでも力になればと思います。
- ◎会を重ねるにつれ厚さを増して行く会報をお届け下さってありがとうございます。
- ◎いつもお世話になりありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。
- ◎私も車を持たず、免許はありますが運転はしません。できるだけ自転車や公共交通手段で出掛けていますが、昨今腰痛に悩まされております。今回の本紙の「歩く！」木村孝子氏の投稿にある黒澤尚氏の本を読んで頑張りたと思います。
- ◎いつも冊子を感謝の思いとともに拝読しています。
- ◎会費だけの会員ですみません。今年もよろしくお願い致します。
- ◎発足25周年おめでとうございます。皆様方の長年のご努力に心より敬意を表します。
- ◎充実した内容の会報には毎回感動します。丁寧な編集にも感謝！
- ◎いつもお手伝いできずすみません。都内の路線バスは地方より待遇はいいはずなのですが運転手不足がひどくなっています。毎日、残業、休日出勤でダイヤを埋めるつな渡り状態です。(コロナのため減便して少し楽になりました)
- ◎会発足25周年、誠におめでとうございます。会発足時のメンバーだった青木さん、足立さんが共同代表をつとめられていて、息の長い活動に尊敬の一言です。
- ◎不要・不急の車の使用を控える世論ができればよいと考えます。
- ◎コロナ禍、大変な事態ですね。東京小平市でも様々な総会や会議をWEB、ペーパーに切替えています。静かな町を散歩しながら、社会のありようや生き方、問い直すチャンスでもあると思うこのころです。
- ◎一般市民の人々に伝わるような発信の形、場面をもっと工夫することが大事なと思います。その知恵をみんなで絞れたら、大きな一歩になると思います。
- ◎いろいろご苦労様です。
- ◎年一度のお話のできる機会が奪われてしまい残念です。また一年、いのちを中心に車社会をとらえ、考えていきたいです。
- ◎世話人の方、いつも大変ありがとうございます。今回、青野弁護士の講演が出来なくなったことは残念ですが是非次の機会(次年度)に実現して欲しいです。
- ◎大変お世話になります。読む一方ですがメーリングから貴重な情報を得させて頂いており、NPO活動にも活かさせて頂いています。

- ◎新型コロナウイルスの世界的な拡大により、欧州などでは自動車速度制限強化などの取組が見られますが、残念ながら日本ではそうした声も聞こえません。問い直す会の取組がますます重要性を増しているのではないのでしょうか。
- ◎世話人の方々、お世話になります。私なりにできることをやっていきたいと思っております。
- ◎当会は活動に真摯に取り組んでおられる方ばかりです。それは素晴らしいことなのですが、もう少し肩の力を抜いて、より多くの方が参加したくなる姿勢も必要ではないのでしょうか。
- ◎お疲れ様です。
- ◎大変な世界になっています。世の中の動きがすべて止まり、いつまで続くのでしょうか。原因はなんなのでしょう。終息を待つ日々です。
- ◎活動計画に「他団体との交流の促進」があります。具体的には何が予定されていますでしょうか。日本の市民運動は往々にして小規模団体がバラバラに活動してインパクトを弱めてしまうことがあるように思います。
- ◎今年もお世話になります。コロナで前半が気が重いですが早く終息して穏やかに暮らせませう様に…。
- ◎世の中の大部分の人はクルマ依存社会の異常さに気づいてさえいません。一人でも多くの人と問題意識を共有できるように地道に情報発信を続けるしかないと思います。
- ◎クルマ社会に対するあなたの思いを発信してください。200人が声を上げれば何かが変わると思います。
- ◎町内会組織して勉強させていただきます。
- ◎世界の悩み戦争・地球温暖化・新型コロナウイルス感染…すべて人間の考え方の問題だ。もちろんクルマ社会も同じである。
- ◎会報購読のみの会員ですが、いつも充実した内容で考えさせられています。今後ともよろしくをお願いします。
- ◎私は自転車(クロスバイク)の愛用者です。日本は車の乱暴運転が横行しており、道路政策、交通ルールも自動車優先。自転車専用道路を早急に大幅に増やして欲しい。
- ◎羽田新飛行ルート騒音(振動)不安被害を受けています。コロナ疲れと相まってクルマ、歩行者双方の注意力低下、また、航空機パイロットetcのコロナ疲れによる事故も心配です。
- ◎現在新型コロナウイルス感染症による健康被害が大きな問題となっていますが、クルマが環境や人々の健康面に与える大きな負荷にしても私たちはしっかりと訴えていかなければならないと思います。
- ◎いつもご苦労様です。“会”が活動しなくていい社会になるように問題意識を持ち続けたいと思います。
- ◎長年納付だけ会員に終始しており、今後もあまり進展なさそうですが、会費納付を継続し、会報にも目を通すようしていく所存です。
- ◎20年度予算が収入・支出とも前年よりだいぶ増えているのが気になります。
- ◎“微力だが無力ではない”の言葉を思い出して。このような中・長期的社会問題のテーマでの問題提起を継続的に取りあげてご努力に感謝しております。厳しい状況もある中ですが、引きつづき取組んで頂きたいと思います。小生もささやかですが継続するつもりです。
- ◎役員の皆様の発信される有意義な情報に学ばせてもらっています。自地域でのアクションができていなくて我が身の力のなさを感じつつありますが、会の活動が続いていくことの重要性を思うところです。
- ◎内にも外にもできるだけ発言していくようがんばりたいです。

共同代表より

青木 勝

今年度の総会はコロナウイルスの関係で「通信による総会」として代替実施されました。

本来、総会は、昨年度の活動報告、今年度活動計画などを話しあい、これから一年間、クルマ社会をよくする活動に会員相互で頑張っていくという場です。その機会が失われたことはとても残念です。

また、総会は、このときしか会えない仲間と再会できるかけがえのない場となっていました。活動は孤独になりがちですので、これまでずいぶん励まされてきました。

ただ、このような状況でも、新しい動きが始

まりました。

それは、全国に在住している世話人とオンライン会議を行ったことです。対面の世話人会には及びませんが、いろんな話し合いができました。

このオンライン会議を有効に活用していくことで、東京ミーティングや、総会、講演会なども全国の会員に参加していただけることになるかもしれません。

今年度、お二人の方に新世話人になっていただきました。世話人一同、クルマ社会の変革に積極的に取組んでいきます。よろしくお願ひいたします。

足立礼子

2020年度の総会は、新型コロナウイルスの影響で通信制総会に切り替えとなりました。皆様にはご協力をありがとうございました。札幌の青野渉弁護士さんによる講演会「交通犯罪による裁判の現状と問題点」も、残念ながら中止となりましたが、また機会を改めてお願ひしたいと思っています。

ウイルス感染を防ぐための緊急事態宣言で、人の移動も集いも厳しく制約される期間が長引くにつれ、多くの職種で失業・倒産が増えることが心配されています。鉄道やバスなどの公共交通事業も同様で、中でも平常時でも経営難に苦しむ地方の中小の鉄道・バス会社は運営危機に瀕しているところもあります。本会では公共交通の重要性をふまえて国に財政支援を求める意見書を作り（原案作成は世話人の林さんが担当）、国と主要政党に送りました（6ページ）。

コロナ騒動の中で気になるのは、感染予防の点で公共交通よりマイカーの利用を推奨する風潮が強いことです。これをきっかけに「身を守るにはマイカーが一番」という意識が人々に広まると、コロナ騒動終息後も、特に地方でクルマ依存が今以上に進み、鉄道やバスの利用者が

減って路線廃止や運行本数削減がさらに進むのではないかと心配です。しかし、コロナ騒動で経済的に苦しい人が増えることが予想される今後、移動の利便の保障は今まで以上に重要になると思います。安くて安全、だれにも平等な移動の足である公共交通は、道路と同様に公共インフラであるという認識が、もっと広まってほしいと思います。

コロナ自粛下、道路上では歩行者が被害に遭う交通事故が増えたため、緊急対策を求める要望も関係省庁に出しました（9ページ）。

昨年4月に起きた池袋の高齢運転者による車暴走殺傷事件から1年、ご遺族が懸命に再発防止を訴えられました。事件後、会では車体の安全機能強化や運転免許基準の強化を求める声明を出しました（会報96号参照）。高齢ドライバーの運転ミスばかりでなく、日々起きている交通事故を広く見て、理不尽な被害をなくするにはどんな対策が必要かを考えていきたいと思っています。

今年度は、世話人会に若手の上田晋一さん、神田厚さんに加わっていただき、より心強い体制となりました。どうぞよろしくお願ひいたします。

世話人に2人の方が立候補され承認されました。従来のメンバーも仕事、家庭、年齢、健康など各自のハンディを抱えています。私が聴講者として参加したシンポジウムを主催する公共交通関係の市民団体で、発信を停止したり、活動実態が外から見えなくなったところが複数あ

ります。シンパシーを感じている分、残念に思います。担当者に何かあると止まる、それだけ人材難でもあると察します。事務局、事務方はこうした市民団体ではことのほか重要だと思います。ですからお2人の世話人加入はとても心強いです。

クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

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

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

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選を妨

げない。役員は、本会則に記されない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、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。)

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。2020年4月28日現在で参加者は89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。

2020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。
創立25年を迎えた当会を支えてください。

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「2019年度会費払込済」「2020年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2019年度、2020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。

2020年4月1日から2020年4月30日までの会費・寄付払込者は47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。

本年は当会が創立されてから25年目に当たります。また、年4回発行している会報も100号となりました。節目となった当会をぜひとも支えていただきたいと思います。

みなさまには2020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、青木(別紙名簿)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>

会からの主張、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までお問い合わせください(非会員は登録できません)。

案内板

■ 名古屋ミーティング 開催のお知らせ

《7/5(日)》

2013年8月31日(土)以来約7年ぶりに、名古屋地区での地域ミーティングを開催いたします。特にテーマを設定しない「意見交換会」で、お茶会的なだけでなく交流会とお考えください。会員外の方を含めて誰でも参加できますので、お誘い合わせのうえご参加ください。中部・近畿地方にお住まいの方々は特にお待ちしております。

日時 7月5日(日) 13:30~16:30

場所 名古屋都市センター 第6会議室
(名古屋市中区金山町1丁目1-1 金山南ビル14階)

※JR・名鉄・地下鉄「金山」駅(金山総合駅)南口を出て右手すぐ

幹事 青山泰人(地域活動連絡係、名古屋市在住)

E-mail: y-a@se.starcats.ne.jp

※15名程度のこじんまりとした部屋で、室内でのみ飲食可能(アルコール以外)。

※愛知県を対象とした新型コロナウイルスによる緊急事態宣言が当日を含む期間で発令中の場合に限り、中止。

■ 東京ミーティング ご案内 ~ご参加ください~

《8/22(土)》

時間 13:00~16:00(予定)

場所 千代田図書館 研修室(予定)

<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

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~99号)
—(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『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。
—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。

●会創立 25周年 会報 100号 を記念しての 原稿を募集 します。

クルマ社会を問い直す会は、1995年5月に創立し、今年で25周年を迎えました。また、会報は会の創立以来、年4回発行され続けており、2020年6月末発行の本号で100号達成となりました。これも皆様の熱意とお力添えの賜物です。

ついでに、会発足25周年と会報100号を記念して、皆様から原稿を募集いたします。下記要項をご参照のうえ、ふるってお寄せください。

※記念原稿特集は101号(2020年9月下旬発行予定)に掲載する予定です。

【募集要項】

テーマ：「これまでの会の活動について」

「会創立25周年、会報100号記念に寄せて」等。

文字数：約3000字以内(写真などを含む)

締め切り：2020年7月15日

*会報101号への一般投稿とは別にご投稿いただけます。

締切日にご注意ください。

送付先：足立礼子(下記原稿募集のご案内参照)



■「案内板」は 47ページ に掲載しています。ご覧ください。

・「クルマ社会を問い直す」原稿(101号通常原稿) 募集のご案内 ・

●次号発行予定：2020年9月下旬

●原稿締め切り：2020年7月31日(締め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)
E-mail：reiada@if-n.ne.jp

【投稿規定(募集内容)】

本号より一部改訂。字数を増やしました。

※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)。

・字数はおよそ10,000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして6ページ程度)。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。

★原稿についてのお願

・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。

・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。

・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。問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整をしていただきます。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くことがありますのでご承知おきください。

・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