

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

101

2020年9月30日発行
(年4回発行)
会創立1995年



こんなふうに日常生活で「クルマ社会を問い直す」をアピールしています。
(左) キーホルダー(ハメパチ)の中にメッセージを入れて、バッグに付けて外出しています(作製については会報100号参照)。(右) ふだん使いのクリアフォルダーに会のステッカー(2000年4月会員に配付)を貼っています。同席の人の目にとまるかな? (撮影と文: 富田悦哉さん)

会のめざすもの

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

目次

- 会の活動 「名古屋ミーティング2020」を開催(青山泰人) 2
- 公共交通考察ノート 鉄道を襲う気候災害～ウィルスと温暖化がクルマ依存に拍車をかけ、
地域交通を崩壊させる～(井坂洋士) 6
- 投稿 歩行者の安全と安心のために、国とメーカーがやるべきこと<私案>(三田直水) 13
「ふるさと納税で、富山市を応援しよう」(河合敦夫) 14
公共交通利用者にも配慮する日本女子プロゴルフ協会(白旗直史) 15
関東バス、後部掲示板で自転車交通ルール啓発
～ソフトな絵柄が好いコミュニケーションに～(富田悦哉) 16
- 新入会員からのメッセージ 17
- 書籍等の紹介 『歩行文明』(真鍋 博著)、『美しき緑の星』(コリーヌ・セロー 著)ほか 18
- 会員に関する新聞記事(足立礼子) 19
- 案内板 東京ミーティング 24
- メッセージほか 共同代表より 20 / 事務局より、会則 21 / 会計よりほか 22 / 原稿募集案内 24

1 開催の概要

日時：2020年7月5日(日)午後
会場：名古屋都市センター

約7年ぶりに、中部地区での地域ミーティングとして名古屋市で開催。

参加者は7名。信州・北陸からは前回同様無く、岐阜・三重からも残念ながら無し。一方で、東京・大阪から世話人4名(うち2名は共同代表)が参加。

自己紹介は約30分で終了。自由発言時間は、休憩もほぼ無く約2時間50分、終始ざっくばらんな雰囲気。

新型コロナウイルス(以下「コロナ」)対策で、全員が、マスク着用の上、消毒液で手指を消毒。換気のため入口扉は半開き。菓子の提供は中止。ペットボトルの麦茶のみ各1本提供(ゴミ問題より衛生問題を優先させるのはジレンマ)。

2 主な発言(要約)

※複数人の発言を混合させている場合もあり。

〈当地域の実情〉

- 名古屋はなぜクルマ社会かと聞かれると皆オウム返しに「トヨタがあるから」と言う。クルマ社会を見越して道路を広くしたが、それはクルマ利用への「誘導」に他ならなかった。
- 名古屋は、100m道路で覆われているわけでもなく、100m道路中央は公園になっているため、外から見に来た人は皆がっかりするようだ。片側3車線は多いが、昔の市電が走っていた所が多い。これらは他都市も同じ。ただし、東京は、銀座でも片側2車線で、道路事情は悪い。
- いわゆる「名古屋走り」も、他地域でも同様ではないか。クルマ依存の激しい地方都市の方が余程ひどい。
- 愛知県の公共交通は名鉄がほぼ独占しているが、名鉄は高度成長期に充分な投資をせず、普

通列車の本数を少ない状態にとどめていた。そのためにクルマへ人が流れた面がある。現在は、各自治体でも専任の公共交通担当職員を置くくらいに改善されてきたが。

〈公共交通の実情〉

- 「コロナに感染するから、公共交通よりマイカー」という風潮が日本は強い。ローカル線は「3密(密集、密接、密閉)」には程遠いのが現実なのに。
- 一方で、排気ガスでコロナが威力を増すという研究もある。花粉症と同様だ。豚コレラ対策でも、豚舎への立ち入りに農家は神経をとがらせている。クルマであちこち移動するのが果たしてコロナ対策上問題ないと言えるのか。
- 公共交通に安心して乗れる科学的根拠はあるか、医療関係者の意見も不統一。だが、換気や消毒に努めているのは事実。マスクつけて黙って座っているだけならリスクはほぼ無い。
- 公共交通事業者アンケートでも、「コロナによる経営危機」を訴えることに事業者が消極的。民間企業としての信用不安を起こしたくない、これまでも多額の支援を受けている、全業界が打撃を受けている中で言いにくいなどが理由。流通部門などの収益もある場合は複雑で、補助金も受け取りにくいらしい。
- 公共交通機関は、通常運行を事実上強制された。「3密」回避のためでもあり、それならば公的補償は当然だし、そのことに理解を得られる土壌はあると思う。
- 公共交通でもまちづくりでも、30~50年という長い目で見た投資になってない。一方でアメリカは、子供はスクールバスでないと通えないのが実情。
- 昔は道路の舗装状態も悪くて、電車の方が早く確実だった。田中角栄も、東京と地方を直結する発想だったため、一極集中が進んだ。
- 独立採算・自助努力に依存しているからダメ。

公共インフラだから公的助成は当然だが、無尽蔵ではないのでバランスは必要。

- 鉄道は、バスに比べて経費がかかり、維持のハードルは高い。一方で、極論すれば、全員がクルマから公共交通に変われば沿線人口数千人でも十分成立する。
- 会報にも載っていたが、地産地消によるグルメ列車の運行は、鉄道に乗らない人にも鉄道の利用価値を知ってもらえる。

〈道路交通の実情と交通教育〉

- JAFが2016年から調査している「信号機の無い横断歩道でのクルマの停止比率」は、オリンピックで外国人が来るため恥ずかしいから始めたのだろう。新聞社ではなくJAFだから、警察も焦り、比率も上がってきたのだろう。岐阜・三重はひどいが、愛知はそれほどひどくはない。止まる地域は本当に止まる。
- その比率が全国一高い長野県について、子供がクルマにお礼の挨拶をするから、というのを美談としてNHKが報道。繰り返し再放送すれば、刷り込みにもなる。三重県警がそれを強調したPR動画を公開しており、抗議メールを送った。他地域でも、校長が「良いこと」として訓話する学校もあるほど。教員は、元々子供に教える立場だから、大人側よりも子供側に目がいくのだろう。
- クルマ側が止まるのは道交法に定められた義務。待ってくれた子供に対してクルマ側が感謝する場合もあるはず。法律以前の問題で、クルマへの感謝は、クルマが人よりも上に立っていることになる。
- 横断歩道の無い所を渡る歩行者が悪いと言うが、横断歩道が遠いからなのに、歩行者だけを問題にするのは腹が立つ。
- ボランティアの交通指導員は、運転免許保持者がやるべきだし、研修も必要。自分自身への補償も無いし、子供が事故にあったら責任が問われる立場。
- 「7歳までは交通教育は効果なし」「分散登校で小学1・2年生だけでの歩行は危険」という指摘もある。子供は大人のミニチュアではない。

〈クルマ利用に対する人々の認識〉

- 「クルマ脳」は、元々はネットスラングだが、既に一般用語になっている。
- 「クルマが無くては生活できない」と言う人は、クルマに乗りたいたから理屈をつけているだけだ。クルマ依存症という病気だ。「クルマを捨てろ」と言っているわけではない。10回に1回でも公共交通を利用すれば良いのに。
- 公共交通は、全国どこでも10分間隔程度の頻発運行が求められるわけではない。皆に「不便」という思い込みがある。自分が使いたい時に乗れないということだろうが、自分の生活・行動のパターンの方を少しだけでもずらしてみれば良い。極論すれば1日1往復あれば足りる。それらの需要がある程度固まって運行ダイヤができていれば、「ダイヤに合わせてみたらどうですか、そんなに不便ですか、案外使えるのでは」となる。そういう意識改革ができていく所は、1日数本しかないコミュニティバスでもお客は増えている。
- 環境問題などに関心が高く熱心に活動する人でも、こと自分のクルマ利用には鈍感。政治的な左・右とクルマ問題の左・右は逆転する感じさえある。
- JR貨物なども、勤務が不規則なため、いつでも安心して帰れるようにクルマが使われる。仮眠施設があっても、仕事が終われば深夜でも皆帰ってしまう。
- 「クルマを持つ」「クルマに乗る」のはトレンドやステイタスシンボルではなくなってきた。最近の若者は意識が違う。スマホがありゲームなどで時間が潰せるから、1時間に1本のローカル線でも待つのが苦にならないようだ。
- トヨタ系の会社も、昔はクルマ通勤が当然という考え方だったのが、最近は電車通勤を推奨している。単なるポーズとは言えず、実際に名鉄三河線・西尾線は乗客増が目立つし、新駅設置に一部資金も出している。条件反射的に「トヨタはダメ」ではなく、どうしてそう変わってきたのかを探るべきかも。むしろ「素晴らしいことをやっていますね」と持ち上げるのも良いかも。
- メーカーの人でも、例えば『クルマを捨てた

人たち』を昔出版したマツダの元課長のよう
な人もいる。

- 個人的にも、昔はクルマ大好きだったが、運動のため通勤手段として歩くようになり、クルマ社会のひどい状況を目の当たりにし、問題に気付くようになった。

〈交通事件(事故)対策〉

- 自動運転は、交通事故を無くしていく一つの形と思っはいるが、レベル3でも、とっさの時に運転を人がやらなければいけないというのは、実際には無理。そもそも、人が運転する限りは必ず失敗があるから、ブレーキ操作などの運転保安装置は必要。制限速度を守るクルマを、メーカーは「自由を奪う」と抵抗する。
- AIの学習も、実態のデータを大量に覚えさせるもの。それが違法運転ばかりだったら、それを受け入れてしまいかねない。過信は禁物。
- 日本の一般道で自動運転は大変困難。欧米とは街の構造自体が違う。一方通行の道路で駐車車両があったら、自動運転車は永久に動けないだろう。すれ違いが大変難しい狭隘な道もある。道路脇の塀など視界を妨げるものも多い。
- クルマは、メーカーが「時速180キロでも大丈夫」というほどで、それよりずっと低速ならば安定感があり、ドライバーはスピード感覚が麻痺している。鉄道では赤信号なら前方に列車が必ずいるため危険性を実感するが、道路交通では赤信号でも危険が感じられず走行してしまう。
- クルマは「商品」で、交通手段として制約を受けているものではない。極論すれば、何も安全装置が付いてない安い物が買いたいという話になりかねない。
- クルマ好きの人は、設定された速度を超える欲求の制御が効かないようだ。だから、自動運転で将来安泰、とは言えない。
- 警察は、事故原因追及ではなく責任者追及が仕事。事故車のナンバープレートを「証拠品だから見せられない」と隠したがる。芸能人や政治家は追っかけ回されたくないから特に。

- 匿名性があるからひき逃げも起きる。公道を走行している以上、ナンバープレートは全てオープンにすべき。ナンバープレートの管轄は警察ではなく国交省なわけだし。個人のプライバシーと混同すべきでない。個人も監視カメラで撮られ続けているが、クルマ自体は鉄の塊に過ぎない。既に非公式に広域捜査に使っているシステムが実在するが、全て公に追跡できるようにすれば良い。
- 自動運転車ばかりになったら、交通警察もいなくなり、当会の存在自体も問われるだろうか。アルコール検知や免許証不携帯でロックがかかる仕組みは、交通警察の仕事を奪う面もあり抵抗される。
- 免許証不携帯でロックがかかる仕組みは、単なるキーと同じはず。それなのに、関係省庁へ提案しても「色々問題がある」「世論の形成がない」と難色を示される。
- 乗る時にいちいちアルコール検知や免許証チェックがかかると面倒臭い、として反対が多いかも。また一方では、改造する人も出てくるかも。
- 何百万もするクルマを買っておいて、装置取り付けの数万円を気にしたりするのが不思議。そういう人たちのこともわかった上で話をしないとイケない。
- ドライブレコーダーは、自衛のために購入したが普及した。免許証不携帯でロックがかかる仕組みも、クルマの盗難防止になるメリットがある。ただし、運転者が記録に残るならば、自分に不利な場合を想像して嫌がるかも。
- 国が設置を義務化してしまえば良い。メーカーは価格上昇につながり売りづらくなると考えているよう。国交省も「それではクルマが売れなくなる」とメーカーの方を向いている感じ。国交省と警察庁の縦割りの問題もあるが。
- 高齢ドライバーも、かつての交通戦争時代の荒っぽい運転の感覚を引きずっているだけの人が多いのではないかと。

〈マスメディアの実情〉

- 「クルマはコロナ感染リスクがなくて安心」と

いう論調。公共交通の危機ではなくドライブスルーの様子などを報道。ただし、ドライブスルーの混雑で、クルマでも問題はあっても伝えてはいるが。

- 自転車のあおり運転も、ごく例外なのに執拗にテレビが報道していた。
- クルマに批判的な新聞報道も無くは無。例えば、「さよなら車優先社会」という今年2月11日の新聞記事には勇気付けられた。世間の人々が、クルマのマイナス面を意識することに抵抗がなくなる日が来るかもしれない。こういう記事には、当会も支持を表明すると良いかも。
- 報道されると、マイナスの情報でも関心を持ってもらう効果はあるから、絶望はしていない。(例：横断歩道で止まるクルマの増加)
- 担当者によって視点にばらつきがある。どういう事情か調べてみると面白いかも。

〈今後の活動のあり方〉

- 新聞記者でも意識・関心のある人がいることがわかった。署名記事なども活用し、良い内容も悪い内容も、パイプを作っていくべき。議員も大事だが。
- マスメディア関係にもきちんと支持や抗議をしていくべき。メールなどで良い。返信はまず来ないが。
- 「アイコンタクトは全く無意味」という警視総監宛意見書を4年前に出したが、こういう意見はマスメディアにも出すべき。
- 人生の期間の約半分はクルマが使えず、家族に頼ることも含めて自己責任で対応しなければならない。「公共交通がいかに大事で、無いとどう困るか、どういう社会にしたいか」を一般の人向けにわかりやすく伝えたい。
- スピード違反や駐車違反など法律的にダメなことはダメ。それだけを主張するなら、クルマが不便になるかもしれないが、反発はないはず。
- 会員でも、クルマ依存型だった人がクルマ問題に気付いたりクルマをやめたりしている。一般論でまとめず、個々人の意識・行動の変わり目を細かく聞いて掘り下げてほしい。総会

などで、クルマ体験をざくばらんにぶちまけてもらうこともあって良い。年1回合宿形式でやってみるとか。中には非難する人がいるかもしれないが、安心して話せる範囲で。

- 図書館への当会会報などの寄贈も、図書館によって対応に大きな差がある。ちなみに、豊田市中央図書館は、クルマのプラス面・マイナス面の両方の書籍が充実している。

〈その他〉

- クルマのマイナス面を広く取り扱う当会類似の団体は、海外にも、特に欧米のまちづくりを考えれば、きっとあるはず。
- 理論的に説得しようとするより、ハンパ(道路の一部隆起)などで物理的に道路をクルマで走りにくくさせる方が効果的。
- 道路にどれだけ投資されているかを明確にすべきだが、大変分けづらい。予算書でも、農業予算や林業予算、場合によっては教育予算などに混じっている場合もあり、把握しきれない。
- トラックは運転台が高い。優越感を生むし、不安感が薄れる。ただし、上方への注意(枝が伸びているなど)が向くため、良い面もあるよう。荷物があるため、急ブレーキを踏みたがらない。1966年の愛知県猿投町の事故がきっかけで大型トラックに義務付けられた速度表示灯も、輸入に不都合なため廃止されてしまった。
- 今年6月八王子市で、北野天満社から道路にはみ出る枝を行政代執行で伐採したと知った。代執行までするのは余程のこと。歩行者が言っても動かないことが多い行政が、クルマの視点のみで動いたのだろうか。議員絡みかもしれないが。

(愛知県名古屋市長在住)

鉄道を襲う気候災害

～ウィルスと温暖化がクルマ依存に拍車をかけ、地域交通を崩壊させる～

井坂洋士

2020年は波乱の幕開けとなった。1月下旬には新型コロナウイルス感染症対策で中国・武漢が封鎖され、ウィルスの災禍はその後2ヶ月ほどで世界中を呑み込んだ。気づけばウィルス騒動の中で半年が過ぎ去り(本稿メ切的2020年7月末時点)、収まる気配もない。経済活動の再開のためにも検査数を増やすことが求められていた^[1]にもかかわらず、我が国ではいまだ検査すらろくに受けられず^[2]、とりわけ交通分野では全く無策のまま、半年を空費してしまった。



写真1 ドイツ・ベルリンの仮設の自転車レーン^[3]
欧州の各都市ではウィルス対策として、車道上に路面標示や仮設のポール等で区切っただけの簡易な自転車レーンが急ピッチで整備されている

欧州ではクルマを減らすべく自転車利用を積極サポート

本誌前号(100号、2020年3月号)の拙稿「新型コロナウイルスで変わる地域交通」でも紹介したように、この半年の間、欧州などの諸都市では時間を無駄にすることなく、歩行者空間の拡大や自転車走行空間の拡幅・延長を急ピッチで進めた。

さらには、補助金を出してまで自転車利用を奨励している国もある。例えば新型ウィルスが猛威を振るったイタリアでは、車道を潰して歩

道と自転車レーンを拡大整備している様子を前号で紹介したが、さらに自転車や電動キックボードなどを購入する際に60%の補助を出している(上限500ユーロ)。これは、国民の移動の自由を保障することや、ソーシャル・ディスタンス(社会的距離)の確保に役立つことはもちろんだが、同時にクルマによる渋滞や大気汚染を防ぐことを狙ったものだ^[4]。

フランスでも外出制限の解除に向けて、パリ市だけで650kmもの自転車レーンを整備したことは前号で触れたが、さらに自転車の修理代を補助する(上限50ユーロ)、無料の安全講習を実施するなど、自転車利用を推進している^[5]。

ウィルスが世界に及ぼした影響と主要都市における対策は、OECDがまとめているので、そちらを参照されたい^[6]。

交通無策を貫く政府と、根拠のない「満員電車」を煽るマスコミ

振り返って我が国の交通分野では、残念ながら「コロナ禍」が始まってから半年経っても、ほぼ無策の状況が続いている。市民の選択により自転車の利用が伸びているのは唯一の朗報だが、自転車レーンの整備・拡幅は進まず、むしろ地域や企業によっては自家用車通勤が奨励されたり、買い物や行楽を自家用車に切り替えたという声も聞こえてくるありさまだ。相変わらず自動車は野放しのまま我が物顔に公害を撒き散らし、歩行者は狭くて凸凹な歩道に押し込められて社会的距離を取るのも一苦勞、自転車は狭く危険な路肩に追いやられている。

さらに、鉄軌道(鉄道・軌道)や路線バスなどの公共交通への影響が深刻さを増すばかりだ。

ウィルス対策で通勤通学や行楽の移動が大き

く減少した中においても、運行を継続し、医療や食料、物流などに携わる「エッセンシャルワーカー」の通勤を支え続けた鉄軌道やバス事業者に対し、マスコミはいたずらに「満員電車」を騒ぎ立てるなど、根拠のない風評を平然と流し続けている。電車やバスに乗っていて感染した事例は出ていないにもかかわらずにだ。

元からの人口減少とクルマ依存の進行に直面していた鉄軌道や路線バスを、今回の新型コロナウイルス感染症による外出自粛と風評が直撃、さらに後述の豪雨災害に追撃され、まさに泣きっ面に蜂の三重苦に陥っている。

本来は、交通事故や大気汚染、渋滞などの様々な公害・都市問題を引き起こし、さらに大気汚染により新型コロナウイルスの症状を悪化させることが指摘されている^[7]自動車こそ、真っ先に抑制しないといけない。

ところが日本政府・警察や自治体は自動車利用をまるで規制せず、マスコミは根拠もなく「満員電車」を吹聴し、「ドライブスルー」方式を礼賛するといった形で、間接的に自家用車利用を促してきた。自動車が増加すれば交通事故が増えて人が傷つき、医療崩壊を引き起こす(本誌前号を参照)。しかも大気汚染によりウィルス症状を悪化させる^[7]。この半年の日本政府・マスコミの交通分野での対応は、悪手の極みと評さざるを得ない。

道路の復旧は公費負担だが、鉄道の復旧は原則運賃負担

これらの前提を踏まえ、ようやく本題に入ろう。ウィルス対策もままならない我が国を、7月には活発化した梅雨前線による集中豪雨が襲い、九州など各地で洪水や土砂崩れなどを引き起こした。被害に遭われた方々にはこの場を借りてお見舞い申し上げます。

鉄道も例外ではなく、九州から東北にかけての広い範囲に被害が出てしまった。図1は、JR九州における不通線区を表している。

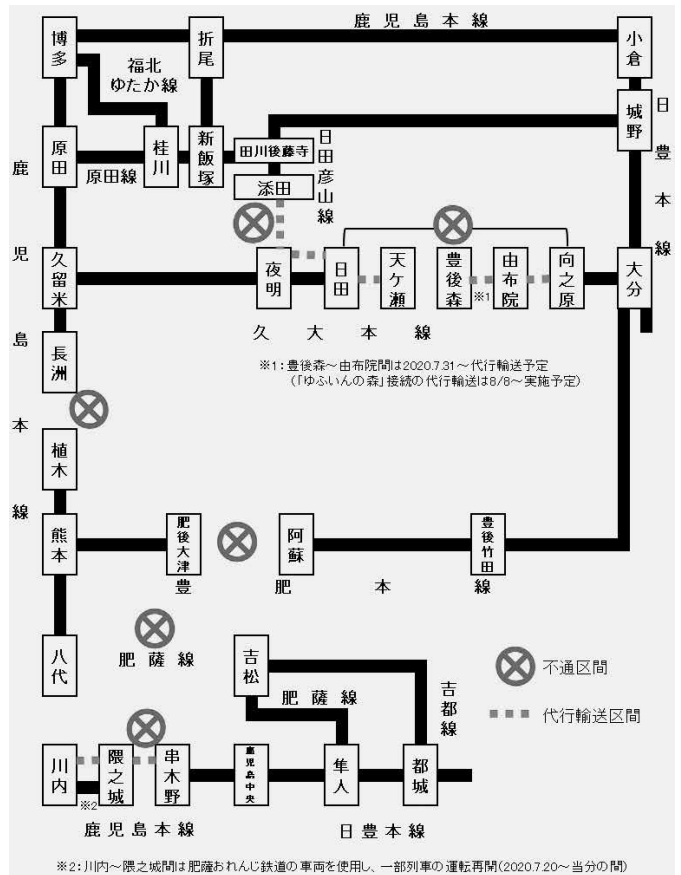


図1 JR九州の不通箇所(7月29日時点)

このうち日田彦山線(添田～夜明間)は2017年7月の豪雨災害より不通(バス代行)が続いている区間で、その他は今年7月の豪雨による不通区間だ。とりわけJR九州では肥薩線の計450件を筆頭に、17線区で計730件の被害が確認されている(7月21日時点)。肥薩線の被害状況は次ページ図2にまとまっており、同社ホームページで閲覧できるので、参照していただきたい。

九州では他にも、鹿児島本線の八代～川内間をつなぐ肥薩おれんじ鉄道^[8]と、肥薩線の人吉駅から分岐するくま川鉄道^[9]が被災し、再開の見通しが立っていない。各社とも収入を失った上に、復旧作業や代行輸送、定期券の払い戻し等の負担を強いられている。

JR西日本では、2018年7月の豪雨災害で被災し、1年あまりかけて2019年10月に復旧したばかりの芸備線が、また被災してしまった。7月末現在では芸備線の三次～下深川間と、近隣の

令和2年7月豪雨による主な災害発生箇所(肥薩線)

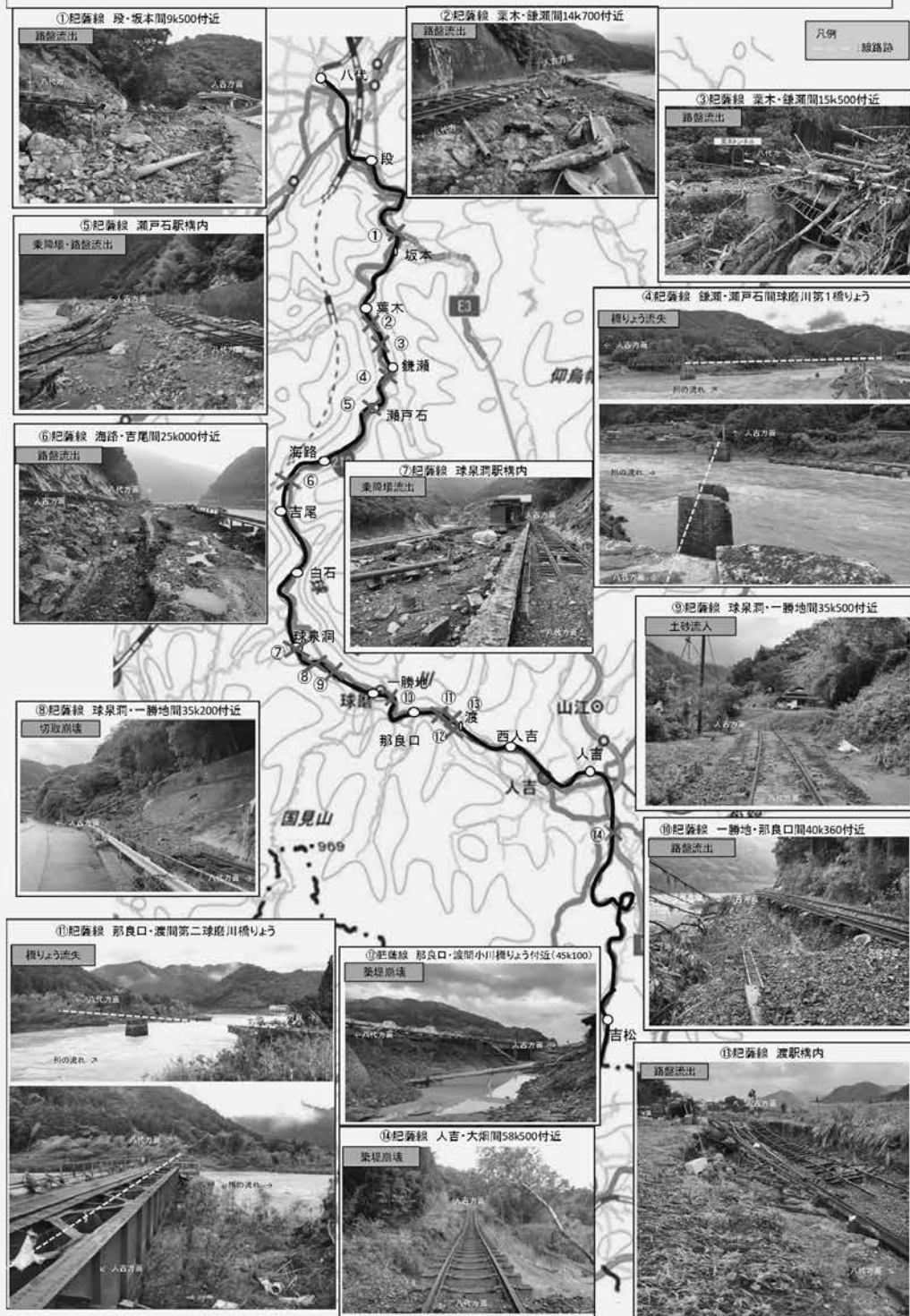


図2 「令和2年7月豪雨」による当社の被災状況について(続報) (JR九州、2020年7月21日)
http://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2020/07/21/200721gouuhigai_2.pdf

福塩線・府中～塩町間が運休しており、バス代行を行っている。福塩線は8月中旬、芸備線は8月下旬の復旧見込みとなっている。

他にも崖崩れ等は各所で起きており、7月31日までに筆者が把握できた範囲では、JR四国の予讃線・内子線（写真2）、JR東海の高山本線、中央本線と飯田線、JR東日本の只見線（写真3）で発生している。



写真2 内子線 斜面崩壊復旧工事の様子(7月15日)
https://twitter.com/JRshikoku_tokyo/status/1283643596109803520



写真3 只見線 並行する国道の法面崩壊(7月31日)
https://twitter.com/JRE_Tohoku_A/status/1289092541300654082

高山本線などの土砂崩れは道路側で起きたため、おそらく道路管理者である自治体や国が復旧作業したのだろうが、JR四国のように自社で復旧作業を行っている例もある。

道路の復旧は国や自治体が全額負担するが、鉄道の復旧は鉄道会社が(巡り巡って利用者の運賃

で)負担する不公平な制度や、そもそも治山・治水に関する負担まで鉄道会社が負うべきなのか、もっと議論すべきだろう。

鉄道の上下分離と都道府県の積極関与を促す国の制度が必要

本誌90号(2017年12月号)では、2011年7月の豪雨災害で被災したJR只見線の復旧に向けた取り組みを報告したが、この10年くらいで気象災害が増えたと感じている人は多いだろう。それを裏付けるように、災害を原因とする鉄道の輸送障害件数は、2017年度には1988年度と比べて256%増、つまりこの30年で3.5倍以上に増えているという^[10]。

今では毎年のように、梅雨から秋の台風にかけての時期に豪雨災害が起きようになり、鉄道も被災を免れない。

2011年の只見線で起きた甚大な被害に対しては、国の制度変更により、上下分離(これまで鉄道事業者が保有してきた線路や駅などの施設を、自治体が引き受ける)などを条件に、復旧費用のほとんどを地方交付税の対象とすることで、復旧を後押しした。しかしこの仕組みを利用するためには、沿線自治体が上下分離を引き受けないといけない。

本誌90号でも紹介したように、実態としては、自治体の鉄道復旧に対する思い入れがよほど強くないと、今の制度は利用しづらくなっている。沿線の基礎自治体(市町村)のみならず広域自治体(都道府県)も積極的に関与する必要があることと、地方自治体が鉄道を持つことに対する負担感が大きいからだ。

実際、2011年3月の東日本大震災で被災したJR山田線では岩手県が(本誌96号[2019年6月号]に掲載の拙稿「三陸鉄道リアス線が開業」を参照)、同年7月の豪雨災害で被災したJR只見線では福島県が、大きな役割を果たした。

国道や主要地方道などの道路と同じことだが、鉄道は乗り換えや直通運転などによりネットワークとして広域に機能するものだから、基礎自治体だけでは手に余る。しかし道路と違って鉄道には国や都道府県が関与する仕組みが足りないから、自治体のこれまでの経験や「熱意」

によって明暗が分かれる事態になっている。

また、国土交通省がまとめた「鉄道の防災・減災対策」^[10]にも示されているように、鉄道がつながっていれば、災害等で一部区間が不通になったときに、他の線区が代替する役割を果たすこともある。しかしバス転換などにより一部でも鉄道が切れてしまえば、その役割は果たせなくなる。交通ネットワークを健全に機能させるためにも、鉄道には沿線自治体のみならず、国や広域自治体が積極的に係わるべきだろう。

鉄道事業の継続には乗客増の取り組みなど、地域の取り組みが不可欠であるから、地方自治体の参画を求めることは的を射ていると思うが、広域自治体の積極的な関与を促す仕組みづくりとともに、地方自治体の負担が過大にならないよう、国の負担をせめて道路並みに引き上げるよう求めたい。

気候変動と衡平性

気候変動(地球温暖化)が進めば、豪雨や^{かんぽう}旱魃・熱波などの極端な気象現象が起きやすくなると指摘されてきて久しいが、このところ毎年のように起きる気象災害を目の当たりにすると、かつての予測がすでに現実のものとなってしまった感がある。

国内の交通分野で見ると、地球温暖化の主因であるCO₂の9割近くを自動車^{マイカー}が排出しており、交通分野の排出量の半分近くを自家用乗用車いわゆる「マイカー」だけで排出している(図3)。つまり、安易にクルマを濫用する人たちにより地球温暖化が加速され、ところが自動車メーカーや利用者は懐を傷めずに利益だけを享受し、しかも道路は被災しても全額公費で復旧される。反面、鉄道が被災すると鉄道会社が(元をたどれば鉄道利用者の運賃負担で)復旧させる必要がある。

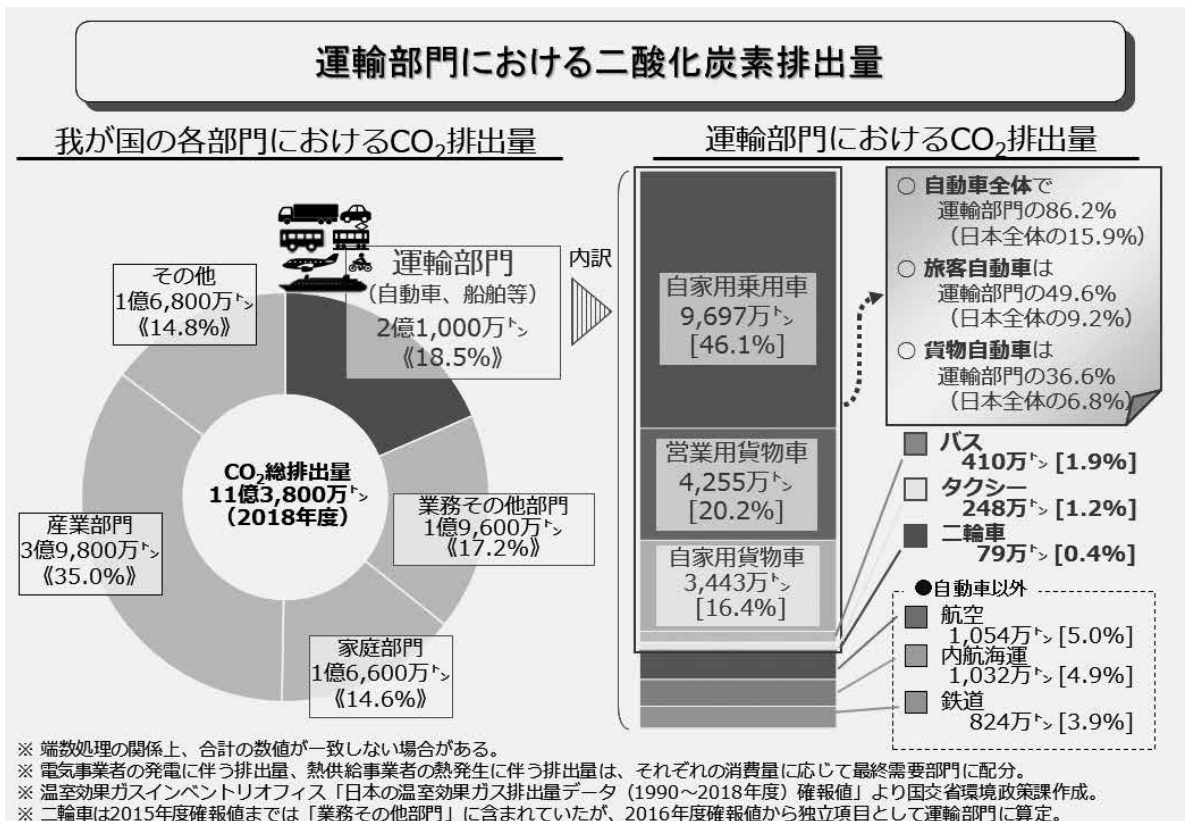


図3 出典：国土交通省資料

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

今の仕組みは極めて不公平かつ不公正だ。衡平化や災害対策を進めるためにも、環境税や交通税などを課して自動車利用者の負担を強化する仕組みが必要だろう。

気候変動(地球温暖化)問題を考えるときに、よく衡平性(equity)が議論される。世代間衡平、世代内衡平と手続きの衡平の3つがある^[11]が、これを交通分野に当てはめて考えてみよう。

世代間衡平は、将来世代に対する責任を現役世代が負っていることを意味する。例えば、今の世代が不要だと言って鉄道を放棄してしまって、将来世代が困ったことになるようではいけない。自分さえ／今さえ良ければいいという態度ではなく、国や地域の持続可能性を考える必要があるのだ。

世代内衡平は、人によって事情が異なる中で、ある地域ではクルマ依存の人が多数派になったからと言って、鉄道を利用している人を蔑ろにしているとはいけないといった意味になる。

手続きの衡平とは、合意に至るまでの協議に、全ての利害関係者が参加できるようにすることを意味する。例えばクルマでしか行けないような場所・時間で会議を開いたら、鉄道を利用している人は参加できない。また、鉄道利用者は必ずしも地元住民だけではないので、観光や帰省等で利用する人も意思決定に参加できる仕組みが求められる。議会や専門家等が議論する場合も、別途少数派の声を反映させる仕組みが必要になるだろう。

もうコロナ前には戻らない

ただでさえ人口減少やクルマ依存による乗客減と災害対策に直面していた鉄道事業者を、新型コロナウイルス感染症が襲った。

コロナ前は、鉄道の維持活性化と言えば、どちらかと言うと地方ローカル線の課題と考えられてきた節があるが、今後は都市部においても他人事ではなくなるだろう。

コロナ禍に直面し、超優良企業であるJR東日本は今後の収入減を見越して8800億円もの資金調達を行った^[12]。7月30日に発表された2020年4～6月期の同社連結決算は、最終損益が1553億円の赤字となり、四半期ベースでは東日本大震

災を上回る、過去最大の赤字になった^[13]。

JR東日本では7月7日の社長会見にて、時間帯によって運賃を変えることや、終電の繰り上げを検討していると伝えられた^[14]。

JR西日本でも22日の定例社長会見にて、「お客様のご利用がコロナ前の状態に戻らない前提で、持続可能な経営を行うため、私どもの商品であるダイヤ、運賃・料金、サービス提供のあり方について大きな課題認識を持っています」と発言している^[15]。

ウィルス騒動で事態は一変し、テレワークの普及が加速した。これは鉄道会社から見れば、通勤定期という安定収入の減少を意味している。しかもマスコミは「満員電車」をほのめかし、大気汚染の主因である自動車は規制されず野放しにされるなど、マスコミ発の風評と政府の無策も相まって、鉄道事業者はかつてない厳しい事態に直面している。

いわばドル箱の大都市圏や新幹線の乗客が減少すれば、ここからの運賃収入で地方の赤字ローカル線を支えてきた従来の仕組みも続かなくなることが考えられる。国鉄分割民営化の前提として、高金利が続く(経営安定化基金を用いてJR三島会社=JR北海道、JR四国、JR九州は十分な利息収入が得られる)ことと、JR本州3社は大都市圏や新幹線からの収入で地方の赤字路線を維持する構図があったが、前者は長引く超低金利政策により既に瓦解しており、JR北海道やJR四国が苦境にあえいでいる。そして後者も今回の新型コロナウイルス騒動で崩れれば、本州3社ですら赤字ローカル線の維持に厳しくなりかねない。

すでにインバウンド観光による「成長戦略」は画餅に帰し、観光業は一転して不況に陥っている。少なくとも数年程度では、昨年まで押し寄せていた海外からの観光客が戻るとは考えられない。そこで政府は国内旅行を喚起するために「Go To トラベル」の旗を上げるが、宿泊費への補助は手厚い一方で、交通費への補助は極めて限定的。そもそも自家用車を規制しなければ、交通事故や大気汚染と渋滞を拡散させるばかりで、地域を支える交通事業者が潤うはずがない。もちろん大前提として検査と医療体制が充実しな

ければ、多くの国民は「Go To トラベル」という気分にもならないだろう。

また、勢いのあるベンチャー企業を中心に、テレワークの普及に伴い、早くも都心のオフィスの解約・規模縮小が相次いでいると伝えられているが、今後こうした動きが本格化すると、不動産事業を柱に成長路線を描いてきた都市部の大手民鉄も経営が厳しくなるかもしれない。

コロナ前には鉄道や路線バスの乗客が多かった大都市でも、マスクが流す風評に加え、乗客減に応じた運行本数の削減や運賃の引き上げなどが実施されれば、乗客離れと自家用車利用が増加する悪循環に陥りかねない。

悪い材料ばかり並べて筆者の性格が悪いと思われたかもしれないが、実のところ、交通分野では自転車伸びている以外に明るい材料が見あたらない。それほどまでに事態が深刻なのだ。そのうち落ち着けば元に戻るだろうといった甘い考えは捨て、コロナ前には戻らないという認識に立ち、大都市も地方も例外なく、地球温暖化と感染症の拡大を踏まえた自動車利用の抑制と、公共交通の維持・活性化に、都市も地方もなく全国で取り組まないといけない時代に入った。

【出典】

1. Testing for COVID-19: A way to lift confinement restrictions (英語、OECD 2020年5月4日) https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=129_129658-162d71r66u
2. World map: total tests performed relative to the size of population (Our World In Data) <https://ourworldindata.org/coronavirus-testing> 各国の人口1,000人あたりの検査数を比較参照できる。日本はわずか6.05件(7月29日時点)
3. Nicor「Pop-up-Radweg in der Petersburger Straße Berlin」https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pop-up-Radweg_Petersburger_Stra%C3%9Fe_Berlin_2.jpg
4. 自転車などの購入に補助金、ポスト・コロナを見据え(JETRO 日本貿易振興機構) <https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/05/0b2bdbe21738604b.html>
5. 仏、コロナ後の移動は自転車で 利用促進へ修理費補助(共同通信) <https://this.kiji.is/628724461868631137?c=65699763097731077>
6. OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19) Cities policy responses (英語、2020年7月23日最終更新) <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff/>

7. 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>
8. 肥薩おれんじ鉄道 7月4日豪雨による被災状況について <https://www.hs-orange.com/page537.html>
9. くま川鉄道 <https://www.kumagawa-rail.com/>
10. 国土交通省「鉄道の防災・減災対策」(2019年3月) <https://www.mlit.go.jp/common/001281980.pdf>
11. 【環境問題基礎知識】持続可能な発展と衡平性(国立環境研究所 久保田泉) <https://www.nies.go.jp/kanko/news/34/34-5/34-5-04.html>
12. JR東、社債850億円発行 3月からの資金調達8800億円に(日本経済新聞、7月10日) <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO61393320Q0A710C2DTA000/>
13. JR東日本、過去最大の1553億円最終赤字 4~6月 利用者激減で売上高55%減(日本経済新聞、7月30日) <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO62083460Q0A730C2I00000/>
14. JR東、時間帯別運賃を検討 終電繰り上げも(共同通信、7月7日) <https://rd.kyodo-d.info/np/2020070701002614?c=39546741839462401>
15. 2020年7月 社長会見(JR西日本、7月22日) https://www.westjr.co.jp/press/article/2020/07/page_16365.html

【参考資料】

- 国土交通省「地域鉄道の現状」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html
- 辻本勝久「自然災害と地域鉄道の維持」(月刊都市問題 2019年3月号 pp.78-)

(神奈川県川崎市在住)



ユリ
(会員K・Tさんの絵)

歩行者の安全と安心のために、 国とメーカーがやるべきこと〈私案〉

三田直水

「権利のうちもっとも基本的なもの、それは安全で保護されているという感覚がもてることである」ブルーノ・ラトゥール

人(歩行者)とクルマの在り方は、非人間的であり、大きなじめに私には映る。人がクルマに脅され、傷を負われ、殺され、心のバランスを失われ、五感を痛めつけられ、理不尽な仕打ちをうけているからだ。

外に出て道を歩く、道端で立ち話をする、縁台を出して将棋や碁をやる、子どもたちが外で遊ぶ……等々、これらのことが何の制約をも受けずに行なわれることが極めて困難な状況の中に私たちは住んでいる。家から一歩外に出ると、必ずといっていいほどクルマと出会う。一日に100台、1000台、あるいはそれ以上の数のクルマに出会う。その度にヒヤッしたり、気分を害したりすることも一度や二度ではない。

道は戦場そのものである。狭い道、広い道、ありとあらゆる道には銃の弾ならぬ、鉄とガラスでできた数トンの重さの砲弾が時速数十キロの速さで走っている。そのすぐ脇を、生身の人間が歩いているのである。

年間に日本では歩行者だけで5万人近くが怪我を負われ、1300人の人が殺されている(令和元年・交通安全白書)。しかも、その砲弾を運転しているのはまぎれもないふつうの人たちなのである。なぜ、このような非人間的なことが起きるのか？なぜ個人の移動の手段が多大な犠牲者を生みつけ、他者への理不尽なじめ構造とならなければならないのだろうか？

人とクルマの距離があまりにも近すぎるからである。クルマはとてつもない危険物であることを、ドライバーの一人ひとりが真に心して自

覚しているだろうか？日々の運転に慣らされて、危険の感覚が麻痺しているのではなからうか？

飛行機はもちろん電車はある程度人と隔離されているが、なぜクルマだけが生身の人間が生活するなかに入り込み、所構わず(狭い道でも、道とは言えない山道、砂浜までも)我が物顔で走り回ることができるのか。クルマは歩行者や自転車と区別された道を走るべきで、人は歩行者専用の道を安心して歩けることが健全な社会ではないのだろうか。人とクルマが同じ道を共用することには無理があり、クルマ社会の間違った元ではないだろうか。人が歩くわずか数十センチから数メートル離れたところを、当たり前のようにクルマが走ることを問い直さなければクルマ社会の問題は解決しないのではなからうか。

しかし限られた道路という空間では、完全な歩車分離は理想論になりかねないので、今の道路をどのようにすれば人とクルマが接触することが少なく、かつ安全な環境を創ることができるのかを考えてみたい。

まずスピードである。生活道路は時速30キロまでと定められているが、それを守っているクルマがどれほどあるのか、疑問である。つまり40キロでも50キロでもスピードを出せるのなら、30キロ制限は絵に描いた餅のようなルールである。したがって横断歩道の前の停止線、また四ツ角など大きな道路に出る手前に引いてある停止線をハンプにすればどうだろう。また生活道路には加速できない距離、たとえば70~100メートルごとに高さ1~2センチ程度のハンプをつけて、強制的にクルマのスピードを落とさせることを提案したい。警察は救急車や消防車やパトカーの遅れを主張するだろうが、スピードを落とさないために命を落とす人がいる現実を減らすことこそ、優先

すべき課題ではないだろうか。

すべての道には歩道を設置すべきであるが、それが出来ないのであれば、人とクルマがすれ違うのがやっとというような狭い道にはボラード(杭)を設置してクルマを通行させないことである。そのなかにクルマを所有している家があるなら例外として通行を免除するか、あるいは周辺に共同の駐車場をつくり、クルマを通行させない道にすべきである。そのことにより、人が安心して歩け、どれだけの子どもたちが道で遊ぶことができることだろう。

そして免許である。今の免許制度は、ひとの命を左右することの重さを感じさせるものはまったくない。試験を受ければほとんどがだれでも受かる免許。一億総ドライバーにするための生ぬるい免許制度にしか思えない。クルマの免許も電車やバスの運転手に匹敵するほどに、厳格な試験を通過したものにしか与えてはならないと思う。事実、運転操作ミスをはじめ、信号無視、脇見運転、速度違反、飲酒運転等々、数々の違反者は去年の統計では3500件とあるが、それはたまたま警察に捕まったからにすぎず、本来はその何倍、何十倍もの違反者がいるのである。またクルマで人を威嚇したり、あおり運転をするような性格的に問題のあるドライバーもいる。したがって、心理テストなどにより、不適格者には免許を与えないことは当然である。問題を起こしてから免許を剥奪しても、時すでに遅しなのである。わずか数週間から数ヶ月間自動車学校に通っただけで試験

を受けられ、殺傷性の高いクルマの免許を手にするのできる今の制度はあまりにも安易過ぎると思うのである。

最後にクルマそのものについてである。クルマのもつ性状は、生体にとって害のあるものばかりである(この際、バイクも含める)。排ガス(吸い続ければ、人は短時間で死んでしまう)、爆音に相当するエンジンの走行音、始動するときのエンジン音、道路との摩擦音(騒音による血液中のアドレナリン濃度の上昇、副腎皮質ホルモン濃度の上昇により、睡眠障害、認知障害、脳血管障害、心臓血管障害を誘発することが知られている)、夜間の眩いヘッドライト等々、クルマは生体にとって害とも呼ぶべきものを、すべて外に排出することのないよう、完璧に近い形で努力をすべきである。でなければ、メーカーは製造物責任を問われてしかるべきであるし、公害垂れ流し産業と呼ばれてもいたしかたないであろう。

以上、ここに掲げた提案が実現すれば、クルマが歩行者を傷つけることは確実にゼロに近くなるはずである。要は国がどれほど本気になって人の命を守ろうとするのか、メーカーが人間や自然のことを真に考えてクルマを作っているのかということが問われるであろう。

未来の安全で暮らしよい環境は、クルマという驕れる道具を最大限コントロール出来るにかかっているのである。

(鳥取県鳥取市在住)

投稿

ふるさと納税で、富山市を応援しよう

河合敦夫

会報100号に富山市LRT南北開通の記事が、わかりやすく書かれていた。LRTについては、ある程度の成功を収めている。しかし、富山地方鉄道などで市街地での新駅設置や増便等も行われているが、バスも含め(実際に、いろいろな時間帯に乗ってみると)まだ途半ばの部分も実感する(詳細は富山市HP中の各種PDFにあり。この

記事の末尾で補足)。さらに、公共交通沿線への居住誘導補助金等も含め、さらなる推進には(コロナの乗客減もあり)経済的な支援が重要と思う。

富山市の施策を強く応援する方法は、富山市街に住み、頻繁に公共交通を利用することだが、自分では現実的には難しい。

ふるさと納税制度の始まった頃から、私自身

は家族を巻き込み応援してきた。制度開始当初も、納税総額が2000円増加することにはなるが、富山市へ数万円の経済支援ができるので、支援効率(レバレッジ)は良かった。ただ、富山市のコンパクトシティとしての知名度にもかかわらず、ふるさと納税者は(スキー場整備目的等を含めて)毎年10名強にとどまり(富山市HPによる)、大変にがっかりしていた。しかし、1年前からか、富山市もふるさと納税に返礼品(ますの寿司など)が付くようになり、また、ふるさとの納税の目的を記載できるようになった。そのため納税者も増え、公共交通促進にふるさと納税がより有効に使われるようになった。

(納税金の用途をさらに厳格にしたい時は、交通政策課経由での納税が可能で、予算細目に直接入る。ただし、返礼品無しで、WEB上からの簡便な納税はできない。)

* * *

富山市HP中の代表的なPDF資料を以下に示します。パソコンからの検索経路で示していますが、

携帯からも最終的に同じ資料に到達できます。

コンパクトシティ全般は、「活力都市推進課ご案内」ページ→富山市都市整備事業の概要2019年版(PDF)。

交通関係に関しては「交通政策課ご案内」ページ→富山市地域公共交通網形成計画:令和元改訂版(PDF)。

LRT関係に関しては「路面電車推進課ご案内」ページ→路面電車事業についてのパンフレットなど。

一部の資料は、来年度に改訂版が出るとも聞いています。

資料の性格上、仕方ないことですが、成功した統計数値のみが富山市の公式資料として記載されます。一個人の感想ですが(LRTや幹線バスからはずれている)大型商業施設等へのバス、列車の運行回数が少ない。また、バスの駐車施設が駅前に無いため、渋滞で遅れて富山駅に到着したバスが、折り返しの始発から遅れる等の問題を、現地で感じました。

(三重県津市在住)

投稿

公共交通利用者にも配慮する 日本女子プロゴルフ協会

白旗直史

筆者は数年前から某女子プロゴルファーの現地応援を続けているが、いつも感心するのはトーナメント会場と最寄り駅を結ぶギャラリーバスの無料運行である。ギャラリーバスは厳密には公共交通とは言えないが、日本女子プロゴルフ協会(LPGA)と主催者(スポンサー)、地元バス会社や鉄道会社の協力なしには成り立たない素晴らしい取り組みである

ゴルフ場は郊外にあり、通常、路線バスなどの運行がないところがほとんどである。最近では女子ゴルフ人気から、少ないときでも5,000人、多い時には10,000人を超えるギャラリーが集まる。これだけの人数が全てマイカーで来場することは物理的に不可能である。試合当日は早朝から最寄り駅にギャラリーバスが集まり、ギャ

ラリーが長蛇の列を作る。もちろん、マイカーを利用せざるを得ないギャラリーのために駐車場も用意されているが、大部分のギャラリーは電車で最寄り駅まで来ている。ギャラリーバスの運行本数も、最寄り駅を発着するものが多い。また、ギャラリーバスを利用するギャラリー限定のプレゼントがあったりもする。

公共交通+ギャラリーバス利用で、試合会場では応援をしながら缶ビールを飲むこともでき、応援を終えて疲れたら車内で眠ることもできる。まさにいいことづくめである。現地応援では、最低でも7~8キロ以上の距離を歩くことから健康にもよい。実際、筆者はこの数年で体重が10キロ減少した。

いま、女子ゴルフは活況を呈しており、魅力

的な選手が多く、チャリティーフォトなど選手と直接交流できるイベントも企画されている。トーナメントは北海道から沖縄まで、全国各地で年間40試合前後が開催されている。現地応援では、地元の美味しい食材に出会うことも楽しい。今シーズンは、コロナの影響で開幕戦が6月末

にずれこんだが、選手たちは、昨年までと同様に素晴らしいプレーを見せてくれている。

ゴルフに興味がある人も、そうでない人も、ぜひ一度、現地応援に参加してみることをおすすめしたい。

(北海道河東郡音更町在住)

投稿

関東バス、後部掲示板で自転車交通ルール啓発

～ソフトな絵柄が好いコミュニケーションに～ 富田悦哉

路線バスの後部に、ちょっとソフトな絵柄の注意看板が。

JR中央線沿線エリアに運行路線を持つ関東バスの風景です。

注意看板は4種類「飛び出し禁止」「右側通行禁止」「傘さし運転禁止」「ヘッドホン運転禁止」です。(写真1～6)

きっかけは、「広告スペースが空いている車両があるのに有効利用しないのはもったいない」

と、当時の阿佐谷営業所の所長さんが営業所の運転士さんから相談を受けたことでした。(看板は業者に発注したそうですが、手描きの絵なので、作者さんはどんな方なのかな?とも思いません。)

2019年秋頃から阿佐谷営業所車両(一部)に掲出を始め、ついで五日市街道営業所車両(一部)にも掲示をするようになったそうです。商用広告が出ていない車両の後部掲示板を活用しています。

バスの後面というのは、後ろからバスに追いついた自転車や自動車の“目の前”ということで、周囲の通行者の目にとまりやすい部分です。普通に注意の文言だけでも用は足りたかもしれませんが、ソフトな絵が添えられたことで自転車利用者には好感をもって受け取られたようです。

「こんなのを見つけた」と写真で仲間を紹介。「よくあるイラストとちょっと雰囲気が違う」「絵



写真1



写真2



写真3



写真4



写真5



写真6

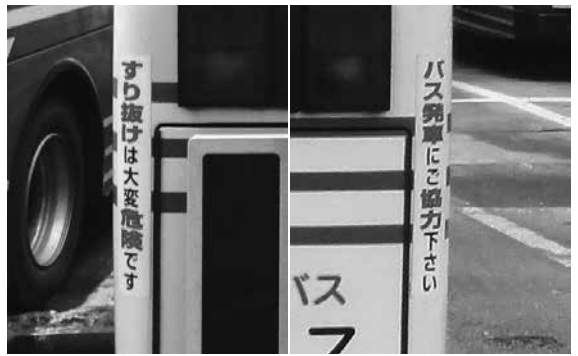


写真7

写真8

がホンワカしてるんでいい感じ」「自転車向けの連絡板か?」「ヒョウショージョーものだ」「新バージョン見つけた、同じ作者のようだ」「やるな関東バス」「“地元にはすごいバス会社があるんだぜ”と意味不明な優越感を抱いてたりする」「バスターミナルで、大量の関東バスを観察してみた」(*)

看板のファンになった自転車利用者は、バスに「遭遇」することを楽しみにしているようです。

ただし世の中の風潮としては、交通ルールを守らない自転車の存在が問題となっており、路線バスの運転手さんにとってはバス周囲の自転車の挙動は苦々しいものではないかと想像します。

バス会社としては自転車への交通安全啓発は必要に迫られてでしょう。実際、バスの後面には従来より、左角に「すり抜けは大変危険です」、右角に「バス発車にご協力下さい」と黄色のステッカーも貼られています。このような端的な注意書きにも、バスから他の通行者への重要なメッセージが含まれています。(写真7~8)

とかく道路上の通行者相互はコミュニケーションに欠け、それがギスギスとした競り合いや、他者への配慮が無い殺伐とした風景を生じさせています。

ここでバスは大きな車体の表面を活用して、周囲の通行者へメッセージを発信しました。今回紹介の事例ではソフトな調子の絵の効果もあり、「禁止」という事項を掲げながらも好いコミュニケーションとなりました。自転車利用者にはこの“気づき”によって交通ルール順守を実践してもらいたいものです。

このようなコミュニケーションを積むことで通行者相互の理解が高まり、道路上の通行者が本当に共生できる環境が実現することを願います。

(*) Facebookグループ「自転車は左」2020年2月22日から
<https://www.facebook.com/groups/leftside/permalink/3211901342171118/>

(東京都世田谷区在住)

新入会員からのメッセージ

山根啓太さん

宇沢弘文先生の著作などを読むと、車や道路が主、人が従となっていることに改めて疑問を抱きます。入会を通じて、交通経済のあり方やあるべき住環境について考え、見識を高めていければと思います。

(東京都大田区在住)

田村 元さん

交通事故関連の裁判で、被害者が「加害者を厳罰に処してほしい」という趣旨の発言をしたということが、しばしば報道されます。怒りの対象は「クルマ社会」に向けられるべきだと思います。(宮城県仙台市在住)



ベンガルヤハズカズラ
(会員K・Tさんの絵)

『歩行文明』

真鍋 博 著
 中公文庫
 1974年刊
 180ページ



古い本ですが、本の題名に惹かれて購入しました。著者はイラストレーター、エッセイストでもあり、バイコロジーを提唱したり、ユックリズム運動に参加したり、文明批評的なエッセーでも知られています。

人が歩行をすることにおいて快適で楽しめる都市のあり方、道路の構造、クルマからの回避など、歩行者のための都市空間をテーマに、多角的に豊富なアイデアを提案しています。

*現在は絶版になっていますが、Amazonで、古本で購入できます。

目次より(小タイトルは省きます)

- 屋外生活民族
- 忘れられていた歩行
- 歩く日照権
- 廊下は静かに
- 歩行の科学
- 坂道のドラマ
- 迷路の魅力
- 通りという名の広場
- 祭りのある道
- 並木道のデザイン
- 燃える道・濡れる道
- 歩き都市の交通
- 歩行都市へ

『美しき緑の星』(映画シナリオ)

コリーヌ・セロー 著
 ヒカルランド
 2019年
 264ページ 1815円+税

『美しき緑の星』(DVD)

発売・販売元 やつは株式会社
 93分
 3300円+税



会報93号拙稿の「車という武器」の中で紹介した『美しき緑の星』が、書籍とDVDになりました。著者、監督はフランスの映画監督、脚本家、俳優、作曲家、写真家など多彩な才能を持つコリーヌ・セローで、「赤ちゃんに乾杯!」「女と男の危機」などの映画を手がけていくつかの賞を受けています。

内容は、争いのない平和な美しき緑の星から地球という野蛮な星に派遣されることになった女性が、地球の中で行われていることや考えや常識を見て戸惑い、その地球の常識を超能力を使って「接続解除(覚醒)」させていくというストーリーです。

緑の星ではかつて人間、動物、植物に有害な製品を生産した者が全員、大量殺戮と星に背く行為の罪で、有罪判決を受けたという。その人

たちとは加工食品および合成化学添加物業界、武器、兵器、タバコ、アルコールの生産者、薬品業界、原子力業界、自動車製造、建築家たちで、それらの行為を放置してそこから富を築いた医師や政治家もです。中でもとくにクルマは、緑の星からすれば前時代的なとんでもない野蛮な

乗り物のようです。

この映画はつくられた当初はあまり評判はよくなかったそうですが、現在新しい感覚を持った人たちによって世界に広められています。

(三田直水 鳥取県鳥取市在住)

会員に関する新聞記事

ひと

「クルマ社会を問い直す会」
共同代表。会報編集する

今年創立25周年。交通事故や大気汚染、公共交通の衰退、地球温暖化などクルマ社会の問題を考え、自動車優先のあり方を変えようと活動を続けています。「安全に歩けないような道路でいいのか、とずっと疑問を感じていました。報道で会の結成を知り、こんな活動がしたいとすぐに飛びついた」と語る行動派。

足立礼子さん(67)



4回発行する会報は6月で100号に。活動報告や会員の投稿が満載です。編集は複数人で担当。「私は20年担当していますが、原稿が来なくて困った！なんてことは一度もありません。全国にいる会員に支えられていますから」

会員は約150人、研究者や職業運転手、鉄道マシンの、事故遺族など多様です。学習会や地域ミーティングを開き、省庁や政党などに要望書も出します。

日本では今も交通事故で毎日10人以上が亡くなっています。「コロナと違ってすべてが人災」。歩行者と自転車の被害が半数を占めています。「でも、事故でないと関心も持たれない。事態の異常さと、一つひとつの事故に被害者と家族の悲しみや苦しみがあることに気づいてほしい、と思います」

食や健康に関する雑誌の記者を経て、フリーの編集者に。子育てと介護を終え今は東京都内で夫と2人暮らしです。10年前からヘルパーの仕事も掛け持ち。「訪問先のお年寄りが周囲の説得で、最近やっと車を手放せたんです」。ホッとした表情を見せました。

文・写真 徳間 絵里子

しんぶん赤旗 2020年7月22日
会報100号を編集担当した足立を「ひと」欄で取り上げていただきました。
(転載許可をいただいています。)

共同代表より

青木 勝

会員のみなさま、今回の会報101号、記念号はご覧いただけましたか。

当会設立25年の歴史がぎゅっとつまったものとなっています。

当会の活動は多彩に繰り広げられました。講演会やシンポジウムの開催。国や政党への意見書や要望書の提出。国連子どもの権利委員会へ

の意見書送付。自動車メーカーへ提言書の送付。岩波ブックレットなどの冊子発行。など数えあげればきりがありません。

引きつづき、この素晴らしい活動を、みなさまと一緒に発展させていきたいと思っています。みなさまの積極的なご参加をお願いします。

.....

足立礼子

7月はまた集中豪雨で熊本、長野、山形など各地で河川が決壊・氾濫し、多くの犠牲者を出しました。被災された皆様にはお見舞い申し上げます。

会創立25周年・会報100号記念を機に、これまでの会の活動とクルマ社会の変遷を年表にする作業をしていて、初期のころは大阪や名古屋、東京で自動車排ガスと工場排煙などによる大気汚染公害訴訟が起きていたことに思いを新たにしました。当会にも東京大気汚染公害訴訟の原告の方や、支援団体「青空の会」に関わる人が多くいて、活動交流も盛んでした。私も裁判傍聴などを通して、喘息患者さんの、夜も横になれない苦しみ、死と隣り合わせの恐怖、仕事を続けられない不安など、切実な現実を知りました。被害を被った人が必死に訴えなければ何も動かない、という構図は交通犯罪事件と同じです。

今では排ガス規制も進みましたが、人体に有

害な汚染物質、CO(一酸化炭素)、CO₂(二酸化炭素)、HC(炭化水素)、NO_x(窒素酸化物)・PM(粒子状物質)などは依然出続けており、地球温暖化の加速要因であるとともに、喘息などの呼吸器疾患の要因にもなっています。喘息は小学生の3.4%に見られる(2019年度)と報告されています。

また、自動車にはプラスチックやゴム、ポリウレタンなどが使われており、それに含まれるトリクロロエチレン、ホルムアルデヒド、トルエン、ベンゼンなどといった揮発性有機化合物が、車内にも充満します。低減化の努力はされていますが、乳幼児が長く乗っている場合などの人体への影響が気になります。

クルマは弱い人間をサポートしてくれる便利で快適な道具という側面はありますが、弱い人間の命と体に及ぼす危害の大きさも心して扱われるべきものだと思います。

このところ新型コロナウイルス感染症第2波の拡大が認められています。感染予防のためと称し、マイカー抑制の逆を行く現状。マスコミもそれを諫めません。従って交通事故(事件)死者の発生に歯止めがかからず、裁判においてもおよそ納得の行かない判決が続く。さらに梅雨

の後期の豪雨災害の被害が尋常ではないものとなりました。鉄道の被害が甚大で、それを復旧させるためには公共交通を守る枠組みも大きく見直さざるを得ない。誠に気の重い現実がのしかかります。これらの解決へ小さな一歩になる当会の活動に心して取り組みたいです。

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。)

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7月27日までの会費・寄付払込者は94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。

本年は当会が設立されてから25年目に当たります。また、年4回発行している会報も前回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(会報100号に同封の名簿)までご連絡ください。

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7月27日現在で参加者は92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。

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。

●**地域活動連絡系**…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・地域活動連絡系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。

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)。

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~100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)
 - 冊子『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)
 - 冊子『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)
 - リーフレット『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(会報100号に同封の名簿参照)まで。

案内板

■ 東京ミーティングのご案内 ~ご参加ください~ 《10/24(土)、12/26(土)》

時間 13:30~16:30

場所 ムーブ町屋 ミニギャラリー(予定)

東京都荒川区荒川7-50-9 センターまちや

https://www.sunny-move.jp/move/download/pdf/move_map.pdf

千代田線町屋駅の真上にあるビルの4階です。

※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

■ 「クルマ社会を問い直す」102号原稿募集のご案内 ■

●次号発行予定：2020年12月下旬

●原稿締切り：2020年10月31日（締切り厳守で
お願いします）

●送付先：林 裕之(会報100号に同封の名簿参照)
hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp

【投稿規定(募集内容)】

※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、
調査研究文など】

・1つの号につき一人1点までとします(会や地域団体の
活動報告、意見書等提出報告、本の紹介(書評)は除外)。

・字数はおよそ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。短文投稿も歓迎です。

◎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、非会員の人々
も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、
だれでも理解しやすい文章をお願いします。文が長
い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。

・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料
提供画像・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