

# 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  
岡田百合香  
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

# 105

2021年9月30日発行  
(年4回発行)  
会創立1995年



三重県四日市市日永付近の「旧東海道」です。四日市市は南北の幹線道路が国道23号と1号しかなく、この狭い道路が抜け道と化しています。路側帯には一部カラー舗装が施されていますが、見ての通り何の役にも立っていません。特に信号で車の列ができると、歩く場所は完全になくなります。クルマの量も多い。一度歩行中に追越し車のミラーが接触したことがあります。私がクルマ社会のおかしさに気づいた、町の日常の風景です。(写真と文/上田晋一さん)

## 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	「交通負傷事故の多くが物件事故扱いにされてきた問題の原因究明と是正を求める要望書」および「交通事故の原因究明に、イベントデータレコーダー等の活用と搭載義務化を求める要望書」を警察庁などに送付(世話人会).....2
	「八街市児童死傷交通事件を繰り返さないための交通施策要望」を、中央省庁および八街市・千葉県警に送付(世話人会).....5
	「歩行者の手上げ横断指導」の問題点についての意見書と質問書を、警察庁等に送付(世話人会).....7
	第1回会員オンラインミーティングを開きました(世話人会).....12
■ 地域交通ルポ	全線復旧に向けて工事が進むJR只見線(井坂洋士).....14
■ 自動車と環境に関するノート	自動車がもたらす環境破壊(林 裕之).....23
■ 投稿	『新たな広がりに向けて』(その2)(神田 厚).....27
	合法システムのジェノサイド(三田直水).....29
	104号「市民遺産」認定をお読みいただいた方より(木村孝子).....30
	千葉県船橋市の歩車分離式信号の設置率は7%(朝倉幹晴).....31
	子どもが交通事故の元凶なのか。常軌を逸したNHKのラジオ番組(渡辺芳男).....33
	エンジンへのこだわりは最後の抵抗か(榊原茂典).....35
■ 書籍の紹介・出版物情報	『交通安全を語る仏さま』(釈 地縁著)ほか.....39
■ 新聞記事の紹介	毎日新聞(歩車分離信号と長谷智喜さんについての記事).....41
■ メッセージほか	新入会員からのメッセージ...38/共同代表より...42/事務局より...43/会計よりほか...44
■ 案内板	第2回会員オンラインミーティング開催のご案内...46/原稿募集案内...46

本年6～8月に、本会は、合計6本の要望書、意見書、質問書(3～11ページに掲載)を関係省庁などに提出し、また、新聞社やテレビ局など報道機関にも活動を知らせるため送りました。会員の皆様には、多くのご意見をいただき、また、各方面への発信等にもご協力をいただき、まことにありがとうございます。

今後も、本会は、クルマ社会を改善するためにさまざまな方法で発信活動をしていきたいと思っておりますので、お力添えをよろしく願いいたします。ご意見も遠慮なくお寄せください。

レポート  
会の活動

## 「交通負傷事故の多くが物件事故扱いにされてきた問題の原因究明と是正を求める要望書」および「交通事故の原因究明に、イベントデータレコーダー等の活用と搭載義務化を求める要望書」を警察庁などに送付

世話人会

4月17日に開催した青野 渉弁護士の講演会において、警察庁発表の交通事故負傷者数が15年ほど前から急減し、実態(自賠責保険の障害件数)との差が開き続けていること、背景に人身事故の多くが物件事故扱いにされている現実があることが示されました(会報104号で紹介)。保険評論家の加藤久道氏は著書『交通事故は本当に減っているのか?』において、金融庁の審議会でもこの点が問題視されていることを指摘しています。6月には、日本共産党の塩川鉄也衆議院議員が国会の内閣委員会で取り上げ、国家公安委員長は「背景の把握に努める」と回答しています。

この数値のごまかしは、法律に抵触し、被害者の権利を侵害し、国民の信に背くなど、見過ごしにできない重大な問題を内包していることから、警察庁はじめ関係省庁に要望書を出しました。新聞社やテレビ局など報道機関、政党にも送りました。

また、青野弁護士の講演から、交通犯罪の加害車両の速度解明にイベントデータレコーダー(EDR)が有効であることも学び、その設置義務化などを求める要望書も同時に出しました。

この2つの要望書には回答を求めたところ、次のような回答がありました。(足立)

### 回答

- 警察庁交通局より 「本年6月27日付で送付を受けました。2つの要望書については交通局において受領いたしました。個別の内容について、回答は差し控えさせていただきますが、頂戴したご意見は今後の交通警察活動の参考といたします。」
- 国家公安委員会より 「いただいた書面を拝見しました。国家公安委員会は、警察庁を管理する行政委員会であり、お尋ねの件には対応できません。」
- 最高検察庁、金融庁より 受け取りの連絡のみ。
- 内閣府より 「個別の内容についての回答は差し控えさせていただきますが、頂戴した御意見は、今後の個通安全対策の御参考とさせていただきます。」
- 国土交通省 指定期日までに返事なし。

### イベントデータレコーダー(EDR)

車のエアバッグのコンピューターに内蔵された事故記録装置。エアバッグが作動するような事故発生5秒前から衝突時の走行速度、加速度、アクセル・ブレーキの操作状況をはじめ詳細データが記録される。現在新型車の多くに搭載されている。国土交通省は2022年7月以降に発売される新型車への搭載を義務づける方向で検討中。

## 交通負傷事故の多くが物件事故扱いにされてきた問題の 原因究明と是正を求める要望書

令和3年(2021年)6月27日

警察庁長官 松本光弘 様  
国家公安委員長 棚橋泰文 様  
内閣府 交通安全対策 担当責任者様  
検事総長 林 眞琴 様  
国土交通大臣 赤羽一嘉 様  
金融庁長官 永見野良三 様

※金融庁には7月5日付で送付

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木 勝 足立礼子

警察庁発表の交通事故負傷者数は、平成16年(2004年)の1,183,617人をピークに急激に減り、平成30年には525,846人と半分以下になっていますが、その間の自賠責保険の傷害件数は横ばいであり、負傷者は減っていないことを示しています。この数値の大きな乖離は、人身事故の多くを物件事故扱いにしてきた結果であることが、金融庁設置の「自動車損害賠償責任保険審議会」の議事録で明らかにされています(保険評論家・加藤久道著『交通事故は本当に減っているのか?』でも指摘の通り)。また、交通事故問題を多く扱う弁護士からも、被害者が通院や入院治療の必要な負傷をしても警察官が物件事故扱いにしようとする例が少なからずあることが報告されています。この実態は、次のように重大な問題を含んでいます。

- ① 負傷者がいる事故を人身事故としないことは、刑事訴訟法に抵触するおそれがある。
- ② 加害者の罪を見逃すことになり、ひいては道路交通法違反行為を容認することにもなり、交通事故を増やす温床となる。
- ③ 被害者が加害者の処分に不服申し立てをしたり事件記録を見たりする権利が奪われる。
- ④ 全ての公的統計は国民の実態を示す重要な記録であり国民の財産でもある。中でも交通事故統計は交通事故から国民を守る対策の元になるものである。その数値が現実と大きく乖離しては、実態を踏まえた適切な交通安全対策を行う上で大きな支障をもたらす。
- ⑤ 実態と大きく異なる負傷者数をもとに国が交通安全基本計画の目標を立て評価するのは、国民への背信行為ともいえる。今後も負傷事故の多くを人身事故として扱わず、実態と異なる負傷者数を公表し続けるなら、警察不信のみならず国政不信をも招くことになる。

以上のことから、次に記す早急な原因究明と、法に則った適切な対応改善を求めます。この問題に関与する関係機関それぞれの回答をお願いいたします。

- 1 負傷者が出た事故で、本来人身事故とすべきものを物件事故扱いにするようになった理由と経緯について、警察庁ほか関係機関の見解を教えてください。
- 2 上記の経緯に関して、第三者調査機関を設置して問題を明らかにしてください。
- 3 負傷者のいる事故は人身事故として扱うという法に則った原則を、至急徹底実施することを求めます。例外的に物件事故扱いにするものについてはしかるべき明確な定義を設け、国民にも周知の上で実施することを求めます。
- 4 近年の物件事故について可能な範囲でさかのぼって確認をし、本来人身事故扱いとすべきもので修正可能なものは手続きをし直してください。
- 5 今後の交通事故統計には、負傷者数が正確でない該当年とその理由を付記すること、過去の公的文書(交通安全基本計画、交通安全白書、等々)の数値についても、ホームページ等で可能な限り訂正を記すことを強く求めます。

以上

## 「交通事故の原因究明に、イベントデータレコーダー等の活用と 搭載義務化を求める要望書」

令和3年(2021年)6月27日

警察庁長官 松本光弘 様  
国家公安委員長 棚橋泰文 様  
国土交通大臣 赤羽一嘉 様  
内閣府 交通安全対策 担当責任者様

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木 勝 足立礼子

交通事故は、時速100~200kmという高速の出る重さ1t以上の動力機械(自動車)が、本来あるべきでない動きをして起こすものです。衝突時の殺傷力の高さを考えれば、事故の原因解明の手がかりとなる機器が車に搭載されていてしかるべきですが、年間100万件もの事故が起きているにもかかわらず、そうした機器の搭載は全く義務づけられていません。

最近ではドライブレコーダーや、デジタルタコグラフ(トラック、バスなど)を搭載する車が増えており、事故原因解明に役立っていますが、それも搭載していないと、死亡・重傷事故でも正確な速度などは「不明」とされる場合が大半です。その結果、信憑性の疑わしい加害者の供述が有利となり、被害者が不利・不当を被る場合が少なくありません。

しかし、最近多くの車にはイベントデータレコーダー(EDR)が搭載されており、このデータを解析すれば事故時の正確な速度や操作状況がわかります。現在EDRのデータ解析はごく一部の事故にしか用いられていませんが、せめて死亡・重傷事故の場合は、事故車がEDRを搭載しているなら解析を原則とすべきです。国内ではEDRのデータ解析ができる人がまだ多くはないと聞きますが、官民が協力連携体制をとれば不可能ではないと考えます。

事故原因の正確な解析は、再発防止のためにも必須です。科学の時代にふさわしい科学捜査の導入推進により、一瞬で凶器と化する車の危険から国民の命と体を守るよう、次のことを要望いたします。関係機関のご回答をお願いいたします。

- 1 事故車がイベントデータレコーダー(EDR)を搭載している場合、特に死亡・重傷事故の場合は、EDRのデータを証拠として押収保存し、データ解析を行い、事故原因究明等に役立てることを義務づけ、早急に実施してください。その際、解析結果の正確公正を図るため、第三者機関等の併用も考慮してください。
- 2 EDRをすべての車に搭載することを義務づけてください。また、データ解析体制を拡充し、データ解析有資格者の増員をはかってください。
- 3 かねてより本会で要望している通り、すべての車にドライブレコーダーの搭載を義務づけてください。また、トラック、バス、タクシー等にはデジタルタコグラフの搭載も義務づけてください。事故時はデータを証拠として押収保存し、原因究明に活用してください。軽度の負傷事故、ヒヤリハット事故、あおり運転事故などあらゆる事故の解明と再発防止に役立ててください。

以上

## 「八街市児童死傷交通事故を繰り返さないための交通施策要望」を、中央省庁および八街市・千葉県警に送付

世話人会

2021年6月28日午後3時25分頃、千葉県八街市の通学路を下校中の小学生の列に、飲酒運転のトラックが突っ込み、男児2人が死亡、女児1人が意識不明の重体、男児2名が重傷を負うという悲惨な事件がおきました。この事件では飲酒運転の害もさることながら、通学路とは名

ばかりの劣悪な歩行環境が問題となりました。この件に関して当会では、警察庁など中央省庁に対してと、八街市および千葉県警に対して、それぞれ改善対策の要望書を送りました。新聞社やテレビ局など報道機関にも送りました。

(足立)

### 八街市児童死傷交通事故を繰り返さないための交通施策要望

令和3年(2021年)7月24日

警察庁長官 松本光弘 様  
 国家公安委員長 棚橋泰文 様  
 国土交通大臣 赤羽一嘉 様  
 内閣府 交通安全対策 担当責任者様

クルマ社会を問い直す会  
 共同代表 青木 勝 足立礼子

2021年6月28日千葉県八街市で起きた児童5人死傷交通事故は、飲酒運転という犯罪行為に加え、事件現場の通学路が、危険な状態(歩道も路側帯もない2車線道路で大型車等交通量が多く、制限速度60km/h、等)のまま放置されてきたことにも原因があります。交通弱者の安全より車の通行、経済効率を優先してきた国の責任は重大です。

このような危険・劣悪な歩行環境の道路は全国に数多く存在しています。二度と理不尽な被害を出さないためには、交通弱者の安全を最優先とした交通施策への転換が必要です。以下の施策、法の改正を早急に実現させるよう、強く要望します。

1. 全国の一般道路(通学路以外も含む)の総点検をし、歩道・自転車レーンのない所は車線を減らしてでも歩道・自転車レーンの設置を急ぎ、歩道と車道の間はガードレールなど歩行者を守る障壁を設置するよう、国が指示を出す。そのための資金を国が道路の種類により一定割合補助する制度を設ける。
2. 歩道・自転車レーン未整備の道路は時速30km以下とし、また、制限速度標識がない道路の最高速度は時速30kmと定める。特に通学路や歩行者の多い道路には至急適用し、かつ、速度違反取り締まりを強化する。
3. 歩道・自転車道のない道路は大型車通行禁止とする。また、道路幅員が2車線の場合は8m以下、1車線の場合は5m以下の道路では大型車通行禁止とする。

(→続く)

4. すべての自動車に、以下の装置の装着を義務づける。
- ①アルコールインターロック装置
  - ②衝突予防装置(自動ブレーキ)
  - ③制限速度遵守装置
5. 事業・業務に自動車を用いる事業者は、白ナンバーも含めて自動車の運転者すべてにアルコール検知検査を義務づける。また、国土交通省の定める「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」の実施を徹底させる。
6. 運転免許取得時および更新時に、すべての免許所持希望者に現行検査のほかに以下の検査も義務づけ、厳しい認可基準を設ける。
- ①アルコール依存症・睡眠時無呼吸症候群等の医師問診検査
  - ②血液循環器系検査
  - ③精密な視野検査・認知機能検査(各60歳～)
  - ④職業運転者向けの運転技能・運転態度・認知および処理機能・視覚機能などの検査
- (参考：自動車事故対策機構) (職業運転者以外の者も全員に義務づける。)

以上

## 八街市児童死傷交通事件を繰り返さないための交通施策要望

令和3年(2021年)7月24日

八街市市長 北村 新司 様  
千葉県警察本部長 楠 芳伸 様

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木 勝 足立礼子

2021年6月28日千葉県八街市で起きた児童5人死傷交通事件は、飲酒運転という犯罪行為に加え、事件現場の通学路が、危険な状態(歩道も路側帯もない2車線道路で大型車等交通量が多く、制限速度60km/h、等)のまま放置されてきたことにも原因があります。交通弱者の安全より車の通行、経済効率を優先してきたことの責任は重大です。

このような犠牲を二度と出さないために、以下の施策を早急に実現させるよう、強く要望します。

- 1. 八街市内のすべての通学路について制限速度を30km/h以下に指定すること。
- 2. 同時にハンプを当該道路について設置すること。
- 3. 八街市内の通学路でガードレールが設置されていない箇所には、車道を狭めることになろうとも早急に設置すること。ガードレールが設置できない規模の通学路は、登下校時間中の自動車進入禁止を実施し、それが不可能な場合は制限速度を20km/h以下にすること。

以上

## 「歩行者の手上げ横断指導」の問題点についての 意見書と質問書を、警察庁等に送付 世話人会

信号のない横断歩道で歩行者がいても止まらない車がほとんど、という実態が、JAFの調査でも明らかになっています。警察庁ではこの恥ずべき道路交通法違反横行の実態を改善すべく、今年4月、交通安全指導に用いる「交通の方法に関する教則」などにおいて、歩行者側に「手を上げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝えること」という指導を盛り込みました。ドライバーの違反行為を減らすために、歩行者に新たな意思表示行為をさせようというわけです。「手を上げれば止まる車が増えて、これまでより安全に渡れる」、ということで、どこからも異論なしのようですが、実はこの指導は道路交通法の理念を無視したものであり、歩行者にとって別の危険をもたらす恐れがあります。

その問題点を意見書にまとめ、警察庁をはじめ関係省庁やJAF、全日本交通安全協会、また、新聞社やテレビ局など報道機関にも送りました。警察庁等には質問書も送りました(8月22日時点で回答はありません)。

意見書は、多くの市民にも考えてほしいとの思いから、少し丁寧な説明を心がけました(その分、文章が長くなりましたが)。これは会報103号で紹介した「信号のない横断歩道でとまらない車と歩行者の“おじぎ”への疑問」声明文(2020年12月に関係機関に提出)の続編ともいえるものです。どちらも、会のホームページブログ版でも公開していますので、ぜひ皆さんもSNSなどで広めていただけたらと思います。(足立)

### 意見書

「歩行者の手上げ横断指導」は、ドライバーの法律違反を助長し、歩行者を逆に危険にさらすおそれが大です。  
ドライバーの順法教育の徹底こそ最優先課題です。

2021年(令和3年)8月4日

警察庁長官 松本光弘 様  
国家公安委員長 棚橋泰文 様  
内閣府 交通安全対策 担当責任者 様  
全日本交通安全協会 会長 川村 隆 様  
一般社団法人 日本自動車連盟 会長 藤井一裕 様  
報道機関 各位

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木 勝 足立礼子

2021年4月「交通の方法に関する教則」および「交通安全教育指針」において、信号機がない場所での横断について「手を上げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝える」という指導が盛り込まれました。

(→続く)

歩行者が手を上げれば運転者に横断の意思が伝わり、止まる車が増えることから、歩行者の安全のためにこの指導が盛り込まれたようです。

しかし、この手上げ横断指導は本当に歩行者にとって安全で望ましいものでしょうか。この指導によって止まる車が多少増えるとしても、法違反を助長させ、別の危険を生じさせるリスクが潜んではいないでしょうか。

## 1. 法律順守が大原則。「歩行者がいたら止まれる速度で」の法は、衝突回避のための鉄則！

道路交通法第38条では、横断しようとする歩行者がいる場合、「横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。」と定めています。

つまり、「横断する人や自転車がいないことが明らかでない限り、減速していつでも止まれる態勢をとれ」、ということです。これは人影が見えたら一時停止できるようにするために必須の準備行動です。「手を上げているかどうか」を確認してからでは、確実に止まれる保障はありません。

歩行者の中には判断力や自制力が万全でない子どもなどもおり、行動も不安定で車とは比較にならないほど弱い存在です。なればこそ、車を運転する者はいつでも止まれる準備をしておくべきで、それが歩行者の安全な横断を担保する順守義務です。

歩行者の安全確保のための大原則であるこの法は、今、守られていますか？

## 2. 手上げ横断指導は、ドライバーの道路交通法違反を助長する

手上げ横断指導は1972年に「交通の方法に関する教則」ができた時点には記載されていたものが、78年から削除され、「車が近づいているときは通り過ぎるまで待つ」に変更されました。その指導が40年以上も続けられ、ドライバーの多くは歩行者が待つのが当たり前で車が優先と思いつ込み、止まらないことが常態化しています。

その実態は、停止しない違法行為を行う車が8割以上を占めるというJAFの「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」結果(2020年)に、如実に表れています。

ところで、78年に教則から「手上げ横断指導」が消えた理由について、全日本交通安全協会の担当者は「手を上げさえすればクルマが止まってくれると思いつ込みと事故につながってしまう……といったことが考えられ、あえて文言をなくしたのではないかとわれています」と語っています(\*1)。

(\*1)：「交通の方法に関する教則に表記がない？「手上げ横断」の謎に迫る」2020.08.16 ガズー編集部  
<https://gazoo.com/column/daily/20/08/16/>

その心配は今も解消されてはいないのに、再び歩行者に手上げ横断をさせるのは、無責任です。しかも、「車が近づいているときは通り過ぎるまで待つ」指導の上に「手上げ横断指導」を加

(→続く)



えれば、新たに危惧されるのは、ドライバーの道交法38条順守義務の意識がさらに薄れ、「歩行者が手を上げなければ減速しない」という新たな違法行為が常態化していくことです。それは、JAFの調査結果の現状を見れば、火を見るよりも明らかです。

しかし、前述のように「手を上げているかどうか」を確認してからでは、確実に止まれる保障はないのです。

「歩行者の手上げ行為をドライバーが車を停止するかしないかの判断にしてもよいような指導」を警察が行うことは、警察が道交法38条を軽視していることと同じであり、ドライバーの違法行為をさらに増やし、歩行者の安全を脅かすことになり、断じて許されません。

### 3. 手上げ横断は、弱者や海外旅行者にも通用するルール？

手上げ横断が当たり前だとドライバーが思い込むようになると、手上げ横断が難しい人(心身にハンディのある人、高齢者、両手に重い荷物を持った人等)や、その指導を知らない人(海外旅行者を含む)などが、安全に渡れなくなるおそれが大きくなります。

欧米の多くの国では、横断歩道付近で歩行者を見かけたら車は必ず止まるという教育が徹底しています。イギリス人のある有識者は、日本の現状を見て「横断歩道では車は止まってくれる」のを当たり前だと思っている外国人は、すぐに交通事故に遭ってしまうだろう」と警告しています(\*2)。

(\*2)：朝日新聞2017年11月9日「私の視点」マーク・リバック氏

日本は、交通事故死者のうち歩行者の割合が4割近く(自転車を含めると5割以上)にのぼり、先進諸国の中でも突出して多い状態が長年続いています。2021年6月末に起きた八街児童死傷交通事件に見るように未だに歩道もない道が多く、安全に渡れる信号も横断歩道も少なく、スピード違反の車が疾走する中を歩行者は危険にさらされながら歩いています。

そのような弱い立場の歩行者にばかり注意せよ自衛せよと半世紀以上指導し続け、それでもなお歩行者被害の割合が多い現状は一向に変わっていないのが現実です。

なぜ、欧米のように、ドライバーに「歩行者を見たら減速し止まる」という教育を徹底できないのか。

なぜ、歩行者にとって危険な個所、危険な状況を放置したままで、歩行者にばかり注意を強いるのでしょうか。

### 4. 手を上げていたかどうか問われる危険も

「手上げ横断も、それで歩行者の安全が少しでも増すならよいではないか」、という意見の人も多いでしょう。

しかし、「交通の方法に関する教則」「交通安全教育指針」に手上げ横断指導が盛り込まれると、それがあたかもルールであるかのように誤解され、もしも歩行者対車の衝突がおきた場合、歩行者が手を上げていたかどうかで過失責任が問われる事態も生じかねません。

これは杞憂ではなく、子どもが心身未熟でも飛び出しなどの過失を容赦なく問う現実を見ていれば、当然心配される懸念です。

歩行者の手上げ行為はあくまでも自由意思によるものであり、ドライバーの道交法38条の順守  
(→続く)

こそが歩行者の安全を守る基本原則であることを、国は、全国民に周知徹底させるべきです。

## 5. 歩行者はサバンナの小動物？

教則では、手上げ横断のほかに、「左右をよく見て、速やかに、横断中も車が近づいてこないかどうか周りに気をつけ、止まっている車の陰から別の車が突然出ることもあるから注意して」渡るように指導しています。

歩行者は、まるでサバンナで猛獣を警戒して生きる小動物のようです。しかも信号のある交差点でも、歩道や道路の端を歩いている、歩行者の被害は絶えず起きています。日本の道路環境は、弱肉強食そのものです。

第11次交通安全基本計画は、「人優先の交通安全」思想をうたっています。

歩行者が手を上げなくても、びくびくしなくても安全に道路を渡り、歩くことのできる社会こそ人優先の社会というべきです。その実現のために、ドライバーの順法教育の徹底と質向上、そして交通弱者の安全を最優先した道路交通環境作りにこそ、国は全力を注ぐべきです。そのことを強く要望します。

以上

## 『交通の方法に関する教則』『交通安全教育指針』に 「手上げ横断指導」を加えたことについての質問書

2021年(令和3年)8月4日

警察庁長官 松本光弘 様  
国家公安委員長 棚橋泰文 様  
内閣府 交通安全対策 担当責任者様

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木 勝 足立礼子

2021(令和3)年4月、『交通の方法に関する教則』および『交通安全教育指針』の改定において、信号機がない場所での歩行者の横断について「手を上げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝える」という指導(以下「手上げ横断指導」)が盛り込まれました。この指導について、道路交通法遵守、および歩行者の安全の観点から、次の点をお尋ねいたします。交通安全管理の責任を担う立場としてのご回答をお願いいたします。

質問1:「手上げ横断指導」は1972年に「交通の方法に関する教則」ができた時点には記載されていたものが、78年から削除されましたが、削除した理由を教えてください。当時の理由が不明な場合、今回改定にあたった関係者の皆様は、削除の理由をどう解釈された上で今回また加えたのかを教えてください。

(→続く)

質問2：「手上げ横断指導」を72年に削除した理由として、全日本交通安全協会の担当者が「手  
を上げさえすればクルマが止まってくれると思ひ込むと事故につながってしまう……」、と話  
しており(\*1)、その危険は十分に考えられますが、これについてはどうお考えですか。

(\*1)：「交通の方法に関する教則に表記がない? 「手上げ横断」の謎に迫る」2020.08.16 ガズー編集部  
<https://gazoo.com/column/daily/20/08/16/>

質問3：78年から「手上げ横断指導」のかわりに「車が近づいているときは通り過ぎるまで待つ」  
という指導が加わり、今も続いています。この指導を加えた理由を教えてください。

質問4：現在、JAFの調査が示すように、信号のない横断歩道で停止しない車は8割以上にもな  
りますが、このようなドライバーの道路交通法違反の常態化を招いた理由はどこにあると分析  
していますか。歩行者に「車が近づいているときは通り過ぎるまで待つ」と40年間以上指導し  
てきた影響についてはどう思われますか。

質問5：今回の改定に「手上げ横断指導」を加えたのは、ドライバーが止まらない理由として  
「歩行者の横断の意思がわからない」というものが多く、それに対応してのことだと報じられ  
ています。しかし、「歩行者が手を上げて横断の意思を示せ」という指導に力を入れると、ド  
ライバーの多くが「歩行者が手を上げれば止まるが、手を上げなければ止まらない」よ  
うになることは、現状の道路交通違反状況を見れば十二分に推測されます。これについてどう思われ  
ますか。歩行者の姿が見えていても手を上げなければ止まらない、という行為は、道路交通法  
第38条に違反する行為ではありませんか。

質問6：歩行者の中には、手を上げることが難しい人(心身にハンディのある人、高齢者、両手  
に重い荷物を持った人等)や、その指導を知らない人(海外旅行者を含む)、忘れる人もいます。  
手上げ横断指導によって手を上げないと止まらない車が増えると、そういう人々が衝突被害に  
遭う危険が増しますが、その点をどうお考えですか。

質問7：道路交通法第38条では、横断しようとする歩行者がいる場合、「横断歩道等の直前(道路  
標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前)で停止することができるよ  
うな速度で進行しなければならない。横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断し  
ようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨  
げないようにしなければならない。」と定めています。この法は、交通弱者である歩行者の安  
全な横断の権利を保障するためのもので、ドライバーに守らせることがなにより重要です。こ  
の法が守られない現状を招いたのはなぜか、ドライバー教育・指導等のどこに問題があり、な  
にが不足していたと思われますか？

以上

# 第1回会員オンラインミーティングを 開きました

世話人会

2021年7月17日(日)10時~11時30分(一旦閉会后12時まで延長)、第1回のオンライン(Zoom)による会員ミーティングを開きました。

参加者は17名で、うち5名は非会員の方でした。非会員の方は、参加会員の友人1名、交通事故被害者ご遺族2名とその支援者1名、新聞記者1名でした(うち1名の方は後日入会されました)。九州から北海道まで全国各地からご参加いただきました。

青木勝共同代表の司会により、自己紹介のあと、事前に希望のあったテーマを皮切りに、熱心な意見交換が行われました。主な意見をお伝えします。(まとめ:足立)

## ●歩道の、商業施設や駐車場出入り口の危険

- ・昨年愛知県安城市で自転車に乗った中学1年生が歩道で、ガソリンスタンドに入るため左折してきたトラックに轢かれて死亡した。問題として道路交通法が守られていないこと、また、商業施設や駐車場の出入り口など歩道にもかわらず危険が多い現状も問題だと思う。
- ・駐車場入り口などは歩道部分を削ってあるが、削らないほうが車にとって障壁となっていてよいのではないか。歩道の切り下げは歩きにくく、車椅子も通りにくい。
- ・歩道に乗り上げている車も多く、歩行者無視が当然の感覚になっている。
- ・バック禁止のところでバックして事故を起こすなど、ドライバーに慢心がある。
- ・歩道の切り下げをしなない形はハンプと同じ効果があるが、道路のハンプも周辺への振動などの理由でなかなか普及させようとしなない。
- ・歩道全体を盛り上げるハンプもある。見通しが悪ければ本来はゆっくり運転し、一時停止すべき。
- ・各家の駐車場前など歩道の切り下げが多いが、都市計画を見直し、駐車場を共同スペースに集約するなどすると切り下げが減らせるので

はないか。

## ●違反運転、交通事故を起こさせない対策

- ・交通問題は人権問題と大学で教わった。車を運転すると違法運転が蔓延し、順法運転が困難だと痛感するが、赤信号だけはかろうじて守る車が多い。物理的な対策と、法を順守させるための対策と、両方の対策が必要。
- ・通学路などでは時間によって車両通行止めにするための杭が上がり下がりするライジングボラードを設ける方法もある。以前取材で見たが、あまり広がっていないのだろうか。
- ・歩道に乗り上げ駐車する車を減らすには、道路に駐停車帯を設けるなどの対策も必要。
- ・車が赤信号だけは守るという話があったが、60年ほど前は赤信号でも止まらない車が多く、全方向赤信号の時間を作るなどの対策がとられた。今は取り締まるべき側が道交法を守らせていない。徹底して守らせようという意識が必要だ。

## ●交通犯罪と裁判、判決の現状に見る問題

- 参加者の中には、交通犯罪の被害者ご遺族が複数名おり、それぞれの事件を語っていただく中で、多くの問題があぶり出されました。
- ・2012年の京都府亀岡市交通事故(通学路を集団登校中の児童と保護者の列に、18歳少年が運転する車が突っ込み、3人死亡7人重軽傷)で、私の従姉も命を奪われた。加害少年は無免許で居眠り運転だったのに危険運転罪にならず。30万筆の署名を集めて訴因変更を求めたが、「無免許でも運転技術はある」として却下された。車にはイベントデータレコーダーが搭載されておらず、衝突時速度は加害者の証言通り50km/hとされた。もっと速度が出ていたという目撃者に裁判で証言してもらおうとしたが裁判官から却下された。納得できないことが多すぎる(Mさん)。

- ・2006年の埼玉県川口市保育園児死傷交通事故（乗用車が園児の列に突っ込み4人死亡17人重軽傷）で、娘を奪われた。加害者は道交法違反常習者で当時窃盗罪等でも執行猶予中だったが、刑は業務上過失致死傷罪で懲役5年、窃盗罪等の執行猶予取り消しと併合しても懲役7年だった。署名運動などで危険運転致死傷罪への訴因変更や、法務省に業務上過失致死傷罪の上限引き上げなどを訴えた。07年の自動車運転過失致死傷罪成立にその訴えも影響したと思う。

現場道路は幅員6mの生活道路なのに制限速度60km/hだったことも問題。事件後、川口市は市内全域の生活道路の速度規制を市の権限で行う「特区」申請をしたが、法務省と警察庁は認めなかった。しかし市は県警と時間をかけて市内全域の生活道路や通学路に30km/h規制をかけた。今年6月の八街交通事故もそうだが、道路の歩行環境の危険を放置している国に大きな責任がある。スクールバスにすればよい、などと言うのは安易すぎる（Fさん）。

- ・3年前、バイク乗車中の息子が白ナンバーの2tトラックに衝突され、バイクごと跳ね飛ばされ死亡した。トラックは雨の中70~80km/h出しており、センターラインオーバーだったが、執行猶予付き判決だった。執行猶予制度の見直し、運転免許制度の見直し、イベントデータレコーダーの装備義務化などが必要。昨年末の「第11次交通安全基本計画中間案」に対し、「『人、クルマ、道路環境』の3要素をうたうがルールがない。人命最重視のルール作りが必要」と意見を出した（Tさん）。
- ・かつて東京は広域制限として時速40km制限をしていたが、途中からなくなった。道路の速度制限強化は大事な課題として今後も訴えて

いく必要がある。

- ・当会では無免許運転防止対策として免許証インターロックの装着義務化を求めている。今後も多くの安全装置の義務化を求めている。
- \*そのほか、最近当会で出した要望書や意見書、これから出す予定のものについて紹介しました。

### ●問題を広げていくために

- ・亀岡事件は発生から9年経ち、この問題を風化させてはならないと、route（ルート）という会を作った。交通事故撲滅のため、ドライバーへの教育講演、暴走少年などの更生支援、被害者や遺族支援など、被害者も加害者も生まない取り組みをしていきたい。SNSはTikTok（動画サイト）のフォロワー約4500人、動画1本の最高視聴回数250万回など反響は大きく、NPO法人化も目指してがんばりたい。
- ・被害者の方が発信することは重要。福岡では飲酒運転の車に息子さんを奪われた母親Mさんがよく講演などをされている。
- ・大きな交通事故が起こるたびに初めてのこのように報道されるが、現実には毎日各地で交通被害が起きていることを聞きたい。
- ・交通事故のニュースは一過性になりやすく、報道の責任も感じている。各メディアの情報窓口に情報や意見を提供してほしい。郵送よりSNS、メールを使うほうが多くの社員で共有できる。

\* \* \*

今回は交通事故問題が主テーマとなりましたが、今後、参加者のご希望により、話題は柔軟に広げていけたらと思っています。

参加された皆様、ご協力ありがとうございました。



## 第8只見川橋梁付近

会津塩沢駅から歩いて5分ほどの寄岩橋からの景色。

他の橋梁と違い、只見川の対岸へは渡らず、川べりの険しい地形を回避するように橋が架けられている。

橋脚や橋桁の流失は免れたが、水に浸かるとともに、周囲の護岸が削られて路盤が流失し、地滑りなども重なったため、大規模な復旧工事が行われている。2021年7月時点で護岸は完成しており、線路などの工事が進められていた。川の向こうに見える特徴的な山容の蒲生岳は、只見町のシンボリック的存在になっている。



## 第8只見川橋りょう付近の被害状況

第8只見川橋りょう  
 ○ 駅間：会津塩沢～会津蒲生  
 ○ 延長：371.1m(18径間)

《被災前》



《被災直後》 第8只見川橋りょう部



写真提供：只見町

《被災状況》

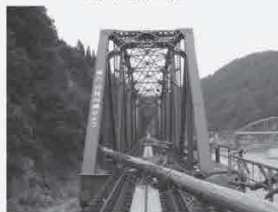
盛土地滑りによる線路沈下



盛土崩壊



流下物堆積



沢からの土砂堆積、土砂流入  
 (深沢橋りょう)



土砂堆積

7

出典：JR東日本 2013年 5月22日資料より[3]

## 第7只見川橋梁

会津横田駅と会津大塩駅の間あたり(どちらからも歩いて20分ほど)で只見川を渡る橋だが、大きな橋桁が流されてしまった。狭窄した地形になっていることから、流れが強まったのだろうか。

ここは橋脚と橋桁が作り替えられ、上路式トラスから下路式トラスに改められた。



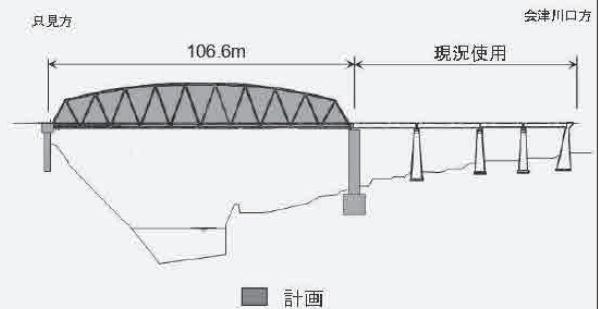
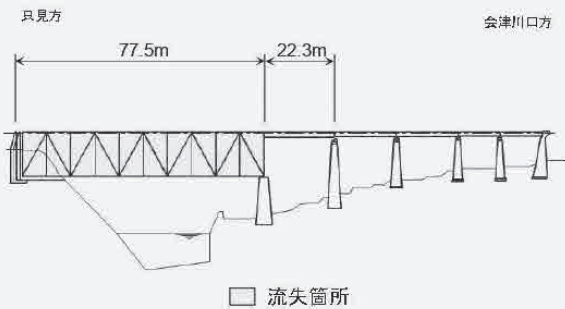
### ● 第7只見川橋りょう



被災状況



桁架設及び軌道工事完了



出典[2]

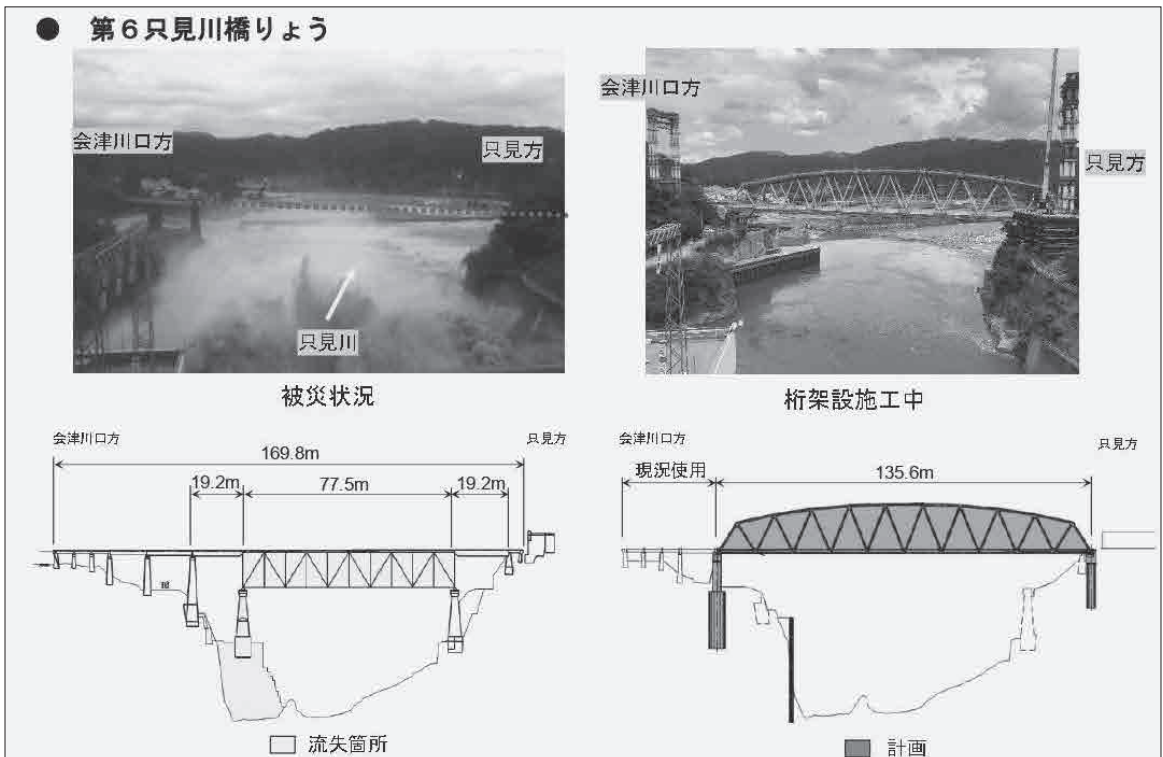


## 第6只見川橋梁

本名駅から歩いて10分弱、本名ダムのすぐ下流に架かり、トンネルを抜けてすぐに只見川を渡る構造になっている。本名ダムは東北電力の発電用ダムで、右上写真の手前に見える建屋は発電所だ。

ここはまさに橋桁を架けている最中だった。橋脚を建て直すとともに、長い橋桁を新設する大工事となった。しかも地盤が弱いようで、見込みよりも工期を延ばす難工事となったようだ。

並行する国道252号では全額公費負担で大規模なバイパス工事が進められており（後述）、右下の写真はその道路をまたぐ橋桁だ。「只見線 本名架道橋」と書かれている。



出典[2]

## 第5只見川橋梁

今回の復旧区間で最も下流に架かる只見川橋梁。構造物の大部分が残っているものの、右岸が洗われて橋脚ごと流されてしまったようだ。工事用の仮設通路を造り、護岸を削り、橋脚と橋桁を1桁分追加する大工事が行われた。

橋梁部の工事はすでに完了している様子だが、一帯は只見柳津県立自然公園に指定されており、その奥の本名御神楽岳一帯は県立自然環境保全地域に指定されている風致地区に位置することから、護岸をコンクリートで固めなかったのだろうか。



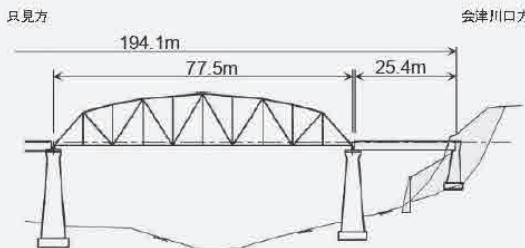
### ● 第5只見川橋りょう



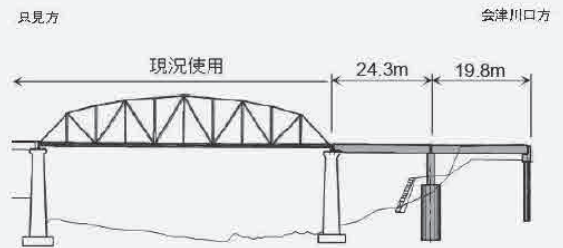
被災状況



桁架設完了・軌道工事施工中



□ 流失箇所



■ 計画

出典[2]

## 復旧費用

不通になってから10年が経過し、被災を免れた区間でも夏は草生し、冬は豪雪が降り積もって、経年劣化が進んでいる。前述の大工事と並行して、軌道敷の草刈りや、雪に潰された柵などの構造物の修繕、枕木や踏切設備の交換といった工事も進められている。これらの経費は約23億円と見積もられていた[4]。

豪雨災害に伴う復旧費用についてはJR東日本が大まかな見積りを開示しており、再開済みの会津坂下～会津川口間で5億円、只見～大白川で約2億円に対し、橋桁流失などの被害が大きく今も復旧作業が続く会津川口～只見間(営業キロ 27.6km)では約108億円(うちP15～18に示した4橋梁の復旧費が85億円)と見積もられていた[4]。

一方、先ほど触れた本名バイパス道路(約2km)の建設にかかる全体事業費も約108億円(用地費を除く)だそうだ[5]。道路は収入がほぼゼロだから、間違いなく大赤字だろう。しかし道路に対しては赤字だと論<sup>あげつら</sup>う人はいない。

誤解しないでいただきたいが、道路が不要だと言っているわけではなく、むしろこの区間を代行バスに乗って何度も通ってきたから、この区間が難所であり、改良が望まれていることはよくわかる。

しかし、鉄道の維持は全額運賃負担が原則、道路は全額公費負担が原則という現在の仕組みは妥当性を欠くダブルスタンダードであるし、経済的にも不合理だと言えそうだ。

## 上下分離で維持されるローカル鉄道

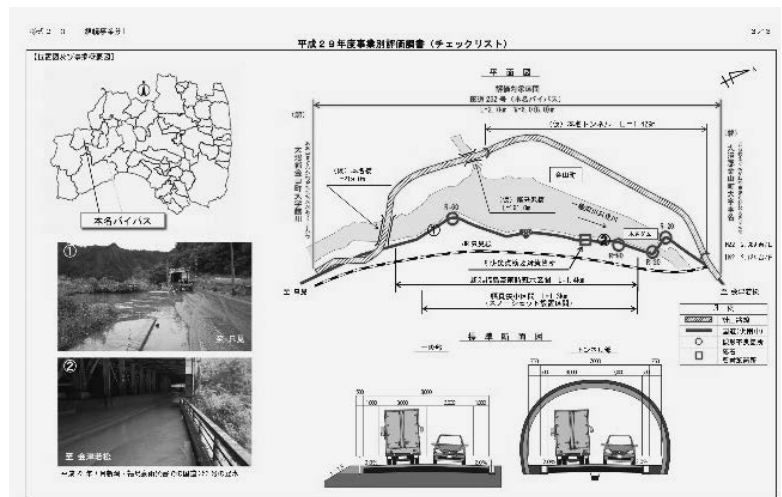
2011年7月の豪雨災害で只見線は広範囲に被災したが、他の区間は下記のように順次復旧・再開し、会津川口～只見間だけが残された。



交換された踏切警報器と軌道作業車(本名駅)



国道252号 本名バイパス 本名トンネル入口(供用前)



出典：国道252号 本名バイパス 計画概要(福島県資料) [5]

## 【再開時期と区間】

2011年7月30日	豪雨災害
2011年8月	会津坂下～会津宮下間、 大白川～小出間
2011年12月	会津宮下～会津川口間
2012年10月	只見～大白川間
2022年(予定)	会津川口～只見間(全線復旧)

JR東日本は会津川口～只見間の鉄道での復旧に難色を示し、バス転換を提案していたが[6]、福島県および会津地域の市町村が協調して粘り強く交渉を重ね、「上下分離方式による鉄道復旧」に至ったことは、本誌90号の拙稿で紹介した。

復旧費用はJR東日本と自治体(県・市町村)および国が1/3ずつ負担し、復旧後に鉄道施設は福島県に譲渡され、自治体が鉄道施設の維持管理を担い、JR東日本が運行する。また、同区間の運行費の2割を自治体が補助する(うち7割を福島県が、3割を会津17市町村が分担する)枠組みになっているようだ。

今は株式会社であるJR東日本が自己負担で(突き詰めれば首都圏などの運賃収入を使って)維持すべきかは議論があって当然だし、一会社の判断に委ねて鉄道での復旧を断念されても、間違いとは言えないだろう。ローカル鉄道の存続には、地域が主体的に係わることが不可欠だ。

「赤字」ローカル線であっても、ほぼ公費で建設・維持管理されていて料金収入を得られない**大赤字の道路と同様に鉄道も重要な社会インフラ**であるし、莫大な事業費を投じて新たに整備している道路に比べたら、すでに整備済みで(道路に比べれば)安上がりな鉄道を残すのは、むしろ経済合理性に適うと言えるかもしれない。その存廃を一鉄道会社に丸投げせず、地域で受け止め、連携して只見線を残した自治体の判断は時代を先取りした英断であったと思うし、その努力と見識に心から敬意を表したい。

ところが日本では、鉄道を地域の大事な資産として、または道路と同様に公費で維持すべき社会インフラとして認識していない自治体がまだ多いようだ。いや、政府ですら、認識が甘いのだろう。だからこそ、道路には湯水のごとく公費を注ぎ込み続ける傍らで、鉄道には頑なに独立採算を求め続けている。大赤字の道路が維

持・建設されているのは、ひとえに国費による補助制度が手厚いからだ。その数分の一でも鉄道に振り向けたら、数多の地方ローカル線が息を吹き返すことだろう。

只見線復旧の枠組みが決まった後の話になるが、昨年来のコロナ禍でテレワークが普及するなどして大都市の鉄道の混雑が大幅に緩和された[7]結果、鉄道会社は減収に見舞われ、地方ローカル線にしわ寄せが来そうな状況になっている。つまり、これまでは大都市の「満員電車」に乗る人の運賃負担で、地方ローカル線を維持していた実態が浮き彫りになった格好だ。しかし「満員電車」がないと維持できない鉄道網とは、あまりにも歪な構造ではなかろうか。

コロナ禍が鉄道事業者の経営体力を急激に奪ったがために、よもや存廃問題は地方ローカル線だけに留まらず、都市部でも減便や存廃問題に直面しかねない。**道路は赤字が当然なのに鉄道には独立採算を求める今の矛盾した仕組み**を放置しては、今後、全国の鉄道が存廃問題にあえぐ事態になりかねない。鉄道が失われればクルマ依存が増々悪化し、交通犯罪や公害・気候変動などを加速させる。鉄道の独立採算を原則としている国の制度は早急に改革する必要があるだろう。

## 只見川と水力発電

もうひとつ、只見川と切っても切れない関係にあるのが水力発電だ。豊富な水量と高低差に恵まれた只見川で発電される膨大な電力は、**東北電力と東京電力**に送電されている。つまり、関東および東北の**都市部の住民や工業地帯の需要家**にとって、**只見川の水害は決して他人事ではない**のだ。

例えば、復旧工事中の第6只見川橋梁は橋脚ごと流される大災害になったが、本名ダムのすぐ下流に位置しており、ダムの異常放流が一因になったとも考えられている。しかし詳しい調査はされていないようだ。

現在の只見線(開業当時は会津線の支線)は会津若松から順次線路を伸ばしていったが、1926年に開業した会津坂下までの区間は比較的人口が多い会津盆地を通過しており、今でも通学利用



只見川を渡る只見線・第6只見川橋梁(中央)と本名ダム(奥)

が多い区間だ。しかしその先の会津坂下～会津川口間は只見川沿いの山間部で、沿線人口は少なく、鉄道の乗客も目に見えて減る。

現在の只見線は元より鉄道敷設法で定められた予定線ではあったが、人口が少なく地形の険しい山間部であり、大都市を結ぶ路線でもないので、地域輸送も都市間輸送も期待できない。こうした中でも建設されたのは、只見川沿いの水力発電開発に重要な役割を果たしたからだ。

とりわけ現在不通になっている会津川口～只見間は、田子倉ダム建設のために電源開発株式会社が建設した経緯がある。ダム完成後に旧国鉄に譲渡されて只見線の一部となった。

同様の例として、静岡県の井川ダムをはじめとする大井川の電源開発に伴い敷設され、その後も中部電力が補助して路線が維持されている大井川鉄道井川線などの例もあるが、こうした線区で鉄道の運賃収入のみで路線維持を図るのは無理がある。只見線の維持活性化に対して電力会社が何かしらの負担をしているという話は聞かないが、この地域から受益している電力会社の恩返しがあっても良さそうに思う。

## 気候変動とコロナ禍

台風などの偶発的な気象災害は以前よりあったが、只見線が大きく被災した2011年頃には、まだ今ほど気候変動への危機意識が高まっていなかったように思う。しかしここ数年は毎年のように気象災害が発生し、気候変動の影響を肌身に感じる人が増えたのではなかろうか。

昨年も様々な被害が発生してしまったが(本誌101号 2020年9月号「鉄道を襲う気候災害」を参照)、今年も静岡県熱海市伊豆山で甚大な土砂災害が起きてしまった(7月末時点)。ここは旅客・物流の大動脈を担う東海道本線と東海道新幹線が通っており、発災当日には不通となって数十本もの貨物列車が足止めとなっていたが、鉄道施設への直接の被害は免れたようで、翌日には運転を再開していた。

欧州では大水害が発生し、ドイツでは600kmもの鉄道網が被災したと報じられていた[8]。世界中で頻発する気象災害は、

世界的に気候変動の影響が深刻化していることの証左だろう。気候災害が当たり前のようになる時代になってしまった。

気候変動を抑制しつつ、大事故を起こした原発からの脱却も望まれる中、水力発電の重要度は高まっている。同時に、交通分野の温室効果ガス排出量の大部分を占める自動車の削減も急務だ。鉄道の乗客が増えてもCO<sub>2</sub>排出量はさして増えないが、自家用車の利用が減れば温室効果ガス排出削減効果はてきめんだ。

とはいえ、只見線の山間部の区間では、通勤はおろか通学需要もわずか。元々移動需要が少ない地域だけに、鉄道が復旧しても生活利用は限定的だろう。

一方で沿線風景は素晴らしく、2019年までは台湾をはじめとする海外からの観光客で賑わっていた。只見線が走る景色を望める展望台は観光客でごった返し、ハイシーズンには列車も観光客で混み合うほどだった。特に台湾や東南アジアで人気を博し、2018年には福島県を訪れる外国人観光客の伸びが全国2位になった[9]と言われていたが、自家用車で乗り付けてトンボ帰りする国内観光客と違い、はるばる海外から訪れたインバウンド観光客は長く滞在して回遊効果を見込める。只見線が観光客を呼び、沿線に留まらず宿泊・回遊等の波及効果が大きかったようだ。

コロナ禍の今でこそ訪れる人はまばらだが、只見線人気は続いているようなので、いずれ国際交流が復活すれば、また客足が戻るだろう。そ

の時に、観光客がクルマで乗り付けて鉄道写真だけ撮って帰るようではいけない。日本人・外国人を問わず、只見線が走る景色を目当てに訪れる観光客に、いかに乗用車ではなく列車に乗って来てもらうか。列車に乗って来た人に楽しんでもらうための仕掛けづくりは、まだ始まったばかりだ。機会があれば改めて紹介したい。

### 【出典】

- 1.「只見線(会津川口～只見間)の鉄道復旧に関する基本合意書及び覚書」の締結について (JR東日本、2017年6月19日)  
<https://www.jreast.co.jp/press/2017/20170619.pdf>
- 2.只見線(会津川口～只見間)復旧工事の状況について (JR東日本、2021年7月28日)  
[https://www.jreast.co.jp/press/2021/sendai/20210728\\_s02.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2021/sendai/20210728_s02.pdf)
- 3.只見線について (JR東日本、2013年5月22日)  
<https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522tadami.pdf>
- 4.只見線 会津川口～只見間の工事費用 (JR東日本、

2016年9月24日)

<https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160924tadami.pdf>

この復旧費用は、JR東日本と自治体(県・市町村)、国が1/3ずつ負担する。

- 5.福島県資料 <https://www.pref.fukushima.lg.jp/uploaded/attachment/234869.pdf>
- 6.只見線 鉄道復旧について - バス転換について (JR東日本、2016年11月30日)  
<https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20161130-1201tadami.pdf>
- 7.鉄道混雑率、首都圏「上位独占路線」が姿消す激変(東洋経済オンライン、2021年7月15日)  
<https://toyokeizai.net/articles/-/440962>
- 8.欧州大水害、国際鉄道網に与えた被害の深刻度 ドイツで600kmが被災、気候変動のリスク顕在化(東洋経済オンライン、2021年7月27日)  
<https://toyokeizai.net/articles/-/443247>
- 9.福島、訪日旅行者の人気全国2位に 鉄道や桜の名所人気(朝日新聞、2019年2月15日)  
<https://www.asahi.com/articles/ASM284S3YM28UGTB00F.html>

(神奈川県川崎市在住)



ホウオウボク  
(会員K・Tさんの絵)

## 自動車がもたらす環境破壊

### はじめに

自動車の排ガスには、一酸化炭素、炭化水素、窒素化合物、粒子状物質、二酸化炭素等の有害物質が含まれ、それによって人々の間に深刻な健康被害が発生しているということはよく知られています。世界保健機関(WHO)は、世界で一年間に約700万人が大気汚染で死亡しているともみられると発表していますが、石炭火力発電所などとともに自動車の排ガスがその恐ろしい大気汚染の主な原因であると考えられます。また、大気汚染以外にも自動車は様々な形で環境を汚染し、そのことによって多くのいのちを傷つけ、破壊しています。今回はその自動車がもたらす環境破壊についてまとめてみたいと思います。

### 1. 地球温暖化(気候変動)の脅威

人間の活動による温室効果ガス(二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素等)の排出量増大にともない地球温暖化が加速しています。気象庁の資料によると、2020年の世界の平均気温(陸域における地表付近の気温と海面水温の平均)は1891年の統計開始以降、2番目に高い値となりました。IPCC(気候変動に関する政府間パネル)によると、産業革命前と比べた世界の年平均気温の上昇はすでに1.1℃に達しました。そして2081~2100年の平均気温は、温室効果ガスの「非常に高い排出シナリオ」では4.4℃上昇し、「非常に低い排出シナリオ」でも1.4℃上昇するとしています。

このような気温上昇は地球全体に深刻な影響を及ぼすと考えられます。その影響についてIPCCは次のようにまとめています。

- ①海面上昇(最大で82cm上昇予想)や高潮の増加による被害
- ②大都市部への内水氾濫などによる洪水による被害
  - \*10年に1度の豪雨は、2℃上昇で、1.7倍、4℃上昇で2.7倍になると予想されています
- ③異常気象による電気や水道などのインフラ機

### 能停止

- ④熱波による健康被害とそれに伴う死亡者の増加
  - \*50年に1度の熱波は、2℃上昇で、13.9倍、4℃上昇で39.2倍になると予想されています
- ⑤気温上昇や干ばつなどによる食糧不足(食料安全保障の低下)
  - \*10年に1度の干ばつは、2℃上昇で、2.4倍、4℃上昇で4.1倍になると予想されています
- ⑥水資源不足と農業生産減少による農村地域での経済被害
- ⑦海洋の酸性化や大規模なサンゴの白化など海洋生態系の破壊とそれに伴う漁業への打撃
- ⑧陸域や淡水の生態系、生物多様性がもたらす、自然の恵みの減少

この他にも森林火災の増加、マラリアなどの感染症の拡大や、生計崩壊に伴う難民の激増、紛争やテロの増加・拡散なども予想されます。私たちにとって温暖化の抑止はもはや一刻の猶予もない緊急の課題であると言えます<sup>1)</sup>。

### 2. 地球温暖化と自動車

自動車が地球温暖化の主要原因である二酸化炭素を特に多く排出するということはよく知られています。国土交通省の資料によると、2019年度における日本の二酸化炭素排出量(11億800万トン)のうち、運輸部門からの排出量は18.6%にあたる2億600万トンとなっていますがそのうち86.1%は自動車からの排出となっています。

輸送量当たりの二酸化炭素排出量も自動車が増加して多くなっています。国土交通省の資料によると、旅客では、自家用自動車が130g(人km)、航空が98g、バスが57g、鉄道が17gであり、自家用自動車は鉄道の7倍以上となっています。貨物では、自家用自動車が1166g(トンkm)、営業用貨物車が225g、船舶が41g、鉄道が18gで、自家用自動車は実に鉄道の約65倍、営業用貨物車は約13倍となっています。

自動車は地球温暖化の主原因の一つになっていることは明白です。そこで、従来のガソリンエンジン車ではなく、環境性能に優れているとされ、「エコカー」ともよばれる電気自動車(EV)や水素自動車(水素自動車には、水素を直接燃焼させて走行する自動車と燃料電池で発電して走行する自動車[燃料電池自動車(FCV)]の2種類がありますが、前者はまだ商用化されていないので、ここでは後者について述べることにします)の普及を急ぐべきだとする声が大きくなり、日本では「エコカー補助金」というものも創設されました。確かにこれら「エコカー」ともよばれる自動車の場合は、走行中の二酸化炭素の排出量は大きく削減されます。たとえば電気自動車の場合は走行中の二酸化炭素排出はわずかです。水素自動車の場合は走行中に水蒸気しか出さず、直接的な二酸化炭素の排出はほぼゼロと考えられます。しかし電気自動車の走行に必要な電力の生産過程では二酸化炭素が排出されます。その量は電力構成によって異なりますが、日本の場合は1kmの走行で59gというデータがあります。また水素自動車の場合も水素の製造過程で二酸化炭素が排出されるので、1km走行すると43gの二酸化炭素が排出されることになるというデータがあります<sup>2)</sup>。

二酸化炭素は自動車の製造過程でも大量に排出されます。日本では2018年に約1000万台の自動車が生産され、その生産の際に排出された二酸化炭素は約631万トン(日本自動車工業会の資料による)です。単純計算すると自動車一台当たり約631kgもの二酸化炭素が排出されていることになります(自動車の維持管理や廃棄の際に排出される分を含めるとその5倍程度になるとも言われています)。製造過程における二酸化炭素排出量は電気自動車になるとさらに増え、ガソリンエンジン車の2~2.5倍になるとされています。「クリーン」とされる電気自動車であってもその製造過程を含めて考えると大きな二酸化炭素排出源になっているのです<sup>3)</sup>。

鉄道車両の場合は、製造後数十年は使用されるのが普通です。私が住む山口県下関地区のJR線(在来線)では、現在なお国鉄時代に製造された415系電車(関門連絡)、115系電車(山陽線)、

40・47系気動車(山陰線)などが使われています。しかし自動車の場合は買い換えのペースが平均約8.5年と短い(しかも自動車会社は買い換えをあとりに立てている)ため、その分だけより大きな環境負荷を地球環境に与えていると言えるでしょう。

### 3. 自動車増加が引き起こす土地問題

自動車は公共交通機関に比べて格段に広い面積を必要とします。その実態について京都大学大学院教授の藤井聡氏は次のように述べています。

「街の中心部」という場所には、商店やレストラン、カフェなどの実に様々な都市施設が「高密度」に設置されている。だから街の中心部には、狭い場所に大量の人々が訪れる。それだけに大量の人々の「移動」を考えた時、彼らをすべてクルマで円滑に処理するためには、「膨大な面積の道路」が必要となる。なぜならそもそも、クルマは1人の人間を移動させるために使用する面積が、大きいからだ。1人乗りの場合なら、1人あたり少なくとも10~15㎡の空間を必要としてしまう。(中略)

ところがバスやLRTの場合は、1人あたりの移動のための面積は、クルマの何十分の一という水準だ。ゆったり座るイメージでも、1人あたり1㎡未満の空間しか必要としない<sup>4)</sup>。

自動車がより広い面積を使用するということはそれだけ住宅や農地、公園緑地など他の用途に使われる土地の面積を減らしているということになります。また自動車のために使われる土地の多くはアスファルトなどによって舗装されます。アメリカの思想家で環境活動家でもあるレスター・R・ブラウン氏はその問題について次のように述べています。

米国では自動車1台当たり、平均0.07ヘクタールの舗装道路や駐車場が必要である。米国の車両が5台増えるごとに、フットボール場ほどの広さの地面がアスファルトで覆われることになる。(中略)



ドイツ、英国、日本のように人口密度が高い自動車中心の先進国では、車両1台当たり平均0.02ヘクタールの土地が舗装されている。その過程で、非常に生産性の高い耕作地の一部を失っている。(中略)

今後の食糧安全保障はいまや、交通輸送予算の再構築にかかっている。高速道路などの自動車インフラへの投資を減らし、鉄道や自転車のインフラへの投資を増やす、ということである<sup>5)</sup>。

舗装された道路や駐車場が環境に与える影響についても考えてみたいと思います。ブラウン氏も述べているとおり、近年自動車数の増加に伴い、各地で農地や緑地などが次々に駐車場や道路などに変えられています。緑地のままに残しておけば、そこに生えている樹木等によって二酸化炭素が吸収されます(36~60年生のスギの人工林1ヘクタールが1年間に吸収する二酸化炭素量は、約8.8トン[関東森林管理局のデータによる]になります)。また緑地は、水分の気化熱等で温度上昇を和らげます。しかし緑地が、舗装された駐車場や道路に変えられると、そこを利用する自動車の(二酸化炭素を大量に含んだ)排ガスや排熱で気温を上昇させます。さらに、舗装の材料として使われるアスファルトやコンクリートそのものが、蓄熱効果が高く、夜間でも冷めにくい性質があるため、ヒートアイランド現象を加速させる大きな要因の一つになっています。非透水性舗装の場合は雨水を地面に浸透させないために洪水の原因になることもあります。

またアスファルトには人間の健康を害する物質を発生させていることが明らかにされています。イェール大学の研究チームが「アスファルトは二次有機エアロゾルの発生源である」という研究成果を発表したそうです。二次有機エアロゾルとは、喘息や公害病の基となる粒子状物質の一種です。自動車はそれが存在しているということだけで環境に大きな負荷をかけているのです。

さらに環境経済研究所代表の上岡直見氏が指摘するように、「道路もまた大量の電力を消費する」ことを見逃してはいけません。道路の建設に

よって大規模に自然環境が破壊され、完成後は(高速道路や高規格道路などでは)一晩中照明がつけられています。その膨大な電力消費が環境悪化につながっていることは言うまでもありません。

#### 4. 自動車生産に必要な資源採掘に伴う環境破壊

自動車の製造のために必要な鉱物資源を採掘する際の環境破壊も深刻です。自動車の各種配線などには銅が使われています。一般のガソリン車の場合、その使用量は1台当たり20~30kg程度とされていますが、ハイブリッド車(HV)では約40kg、プラグインハイブリッド車(PHV)[自宅や充電スタンドで充電可能な自動車]は約60kgに上ると言われています。充電器などにも銅が使われる電気自動車の場合はさらに多く、その量は約83kgとなっています(調査方法によりある程度の差があります)。国際銅協会(ICA)は、電気自動車の普及で銅の需要は今後10年間で約9倍に増加するという予測しています。またガソリン車の排ガス浄化触媒や燃料電池自動車の燃料電池の触媒などには白金(プラチナ)が使われています。こうした資源の採掘によって引き起こされる問題について東京大学生産技術研究所教授でレアメタルの研究者である岡部徹氏は次のように述べています。

電気自動車1台を製造するには約50kgの銅が必要です。銅鉱石の品位は約0.5%なので、約10トンの銅鉱石が必要なのは明らかですが、銅の抽出後、残り約10トンは全てゴミになります。そのほとんどが鉱山周辺で処分されています。しかもこのゴミには、ヒ素などの有害物質が含まれている場合があります。高性能モーター製造にも、ネオジムなどのレアアースが必要です。これを鉱石から抽出する際も、ウラン、トリウムなどの放射性物質を含んだ廃棄物が大量に発生します。ガソリン車の場合、排ガス浄化触媒として白金族金属が使われます。自動車1台あたりの使用料は数gですが、鉱石の品位はppmオーダー(百万分の一程度)と低いので、自動車1台につき、数トンのゴミ(廃棄物)が、白金族金属を使うだけ

で発生します。

このように、車1台分の原材料を調達するためだけでも、天然鉱物の採掘と製錬の過程で莫大なエネルギーが消費され、大量の有害物質を含む廃棄物が発生しています<sup>6)</sup>。

## 結語

人の移動や物品の輸送において自動車果たす役割は大きいことを認めなければなりません。私たちは様々な形で自動車の恩恵を受けています。しかし自動車は多くの交通事故(事件)を引き起こしてたくさんの犠牲者を生み出すとともに、環境を大きく破壊し、人間をはじめこの地球に生きるいのちあるものに深刻な健康被害などの問題をもたらししていることも事実です。自動車が原因となる環境問題については、「エコカーが普及すれば解決する」という楽観的な見方を口にする人が多いようですが、環境性能に優れているとされる電気自動車や水素自動車などの「エコカー」でさえ、環境に非常に大きな負荷をかけているのです。国は新たな自動車道路の建設をできるだけ抑制するとともに、電気自動車やプラグインハイブリッド車、燃料電池自動車に交付している「エコカー補助金」を打ち切り、その代わりに公共交通機関や歩道・自転車道、緑地の整備など、真にいのちと環境を守ることに役立つ分野により大きな予算を振り向けるべきでしょう。

持続可能な開発目標(SDGs)の一つである「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」ことを達成するには、自動車の生産・保有・使用をできるだけ必要最低限にとどめ、自動車に過度に依存した状況には決して陥らない安心・安全な社会を構築することが必要であると考えられます。

## 【註】

1)世界の気温の上昇予想や災害予想については、2021年8月9日に公表されたIPCC第6次評価報告書に関する『朝日新聞』2021年8月10日

朝刊の記事で示された数値を記載しました(この原稿を執筆した時点では該当の報告書原文が入手できていないため)。

- 2)伊藤俊秀、宮澤樹、山本恭輔著『水素自動車が排出する二酸化炭素に関する一考察』(関西大学学術リポジトリ〈関西大学総合情報学部紀要〉)2020年。
- 3)大阪市立大学准教授の斎藤幸平氏は、電気自動車の製造過程における二酸化炭素排出量の多さを問題として取り上げ、次のように述べています。  
「IEA(国際エネルギー機関)によれば、2040年までに、電気自動車は現在の200万台から2億8000万台にまで伸びるといふ。ところが、それで削減される世界の二酸化炭素排出量は、わずか1%と推計されているのだ。〈中略〉バッテリーの大型化によって、製造工程で発生する二酸化炭素はますます増えていくからだ。([『人新世の「資本論」』〈集英社新書〉])
- 4)藤井聡著『クルマを捨ててこそ地方は甦る』PHP新書、2017年、95-96ページ。
- 5)レスター・R・ブラウン著『地球を覆う舗装：自動車と作物の「地面の奪い合い」』エダヒロ・ライブラリー、2005年。
- 6)岡部徹著『レアメタル―資源の現況と今後の活用法』學士会会報 No934(2019-1)。

## 【参考文献】

- ・IPCC第5次評価報告書統合報告書政策決定者向け要約(文部科学省・経済産業省・気象庁・環境省)2016年2月版
- ・[www.gizmode.jp/.../asphalt-could-be-makaing-summerair-pollution-worse.html](http://www.gizmode.jp/.../asphalt-could-be-makaing-summerair-pollution-worse.html)
- ・上岡直見著『自動車にいくらかかっているか』コモンズ、2002年。
- ・Tweet日刊工業新聞 2021年7月6日
- \*銅の需要に関する文章は主にこのTweetに示された数値に基づいて作成しました。  
(山口県下関市在住)

私は三重県の高校で商業科の教師をしている。この地では、職業科の高校生3年生は2学期の中間テストが終わると、こぞって自動車学校に通いだす。

そんな中、私は授業の中で問い掛ける。「会社の社長や県知事には、運転手付きのクルマが迎えに来る。なぜだと思う？」生徒の回答は様々だが、そこで私は1回目の警鐘ワクチンを接種する。「“偉い人だから…”なんて回答は小学生でも言えるぞ！ 普通の生活をしていて刑事被告人となる可能性が一番高いのがクルマの運転者。組織の長が、刑事被告人となってしまうことにより、意思決定がストップしてしまう。そういう危険を回避するためにも必要なことなのだ！」と…事実、私は組織の長ではないが、“そんな刑事責任を負わされるのは真っ平だ”との想いもあって、自家用車を持っていない。

悲しいかな、このワクチンの効き目は一瞬だけだ。下校時刻になると、校門の傍に横付けされた自動車学校の送迎バスに3年生は吸い込まれていく…“教え子を刑事被告人にしない！”との想いは無残に打ち碎かれる。

全日制高校でバドミントン部の顧問をしていた頃のこと。全国大会とは無縁の3年生にとって、引退試合となるのが春の県総合体育大会。私が顧問をしていたチームも、ご多分に漏れずこの試合で全員が引退していった。5月の試合会場の観客席には、3月に卒業したばかりの卒業生たちが応援に駆け付ける。時には、クルマに乗り合わせて…

敗退が決まって最後のミーティング。3年生が新チームの部長・副部長を指名して引き継ぐ“引退セレモニー”が終わって解散すると、ク

ルマで来ていた卒業生が私のもとにやって来て。笑顔で「先生！送りますよ！」と…そんな卒業生に、私は笑顔で「ありがとう！でもやめとくよ！」

そして真顔になって2回目のワクチンを打つ。「君のクルマに同乗していた私が、万一命を落としたとする。私には妻と2人の子どもがいること知っているよね！働き始めたばかりの君に3人の人生を背負う覚悟はあるのか？」彼女の顔は青ざめる…「気持ちだけ受け取っておく！君とは、これからも今まで通り付き合っていきたい…だから電車で帰るよ！」このワクチンの効果も、恐らく、同窓生を乗せた帰りの運転が慎重になる程度だろう。

卒業と同時に私生活でもクルマを乗り回す若者の、運転に対する認識は“非常に甘い”。統計的に見ても危険極まりない“初心者マークを付けたクルマで人を送ること”を“親切”だと思ってしまうような土壌が地方にはある。

この甘い認識に、たまたま私が出会えればワクチンを打つことも可能だが、問題は出会えない卒業生達である。

高校の進路指導部は免許を取ることを奨励する。クルマ社会では、仕事の幅が確実に広がる…“免許を持っていて一人前”とする考えが地方には根強い。

役所でも銀行でも図書館でも、「免許証見せてください」というセリフが自然と使われている。本来は「身分証明書を見せてください」と言うべきだろう…

そんな周りの雰囲気でも、運転免許を“取られる生徒”も、かなりいるのである。“運転するということはどうことなのか？”きちんとした教育をせずに、世の流れで免許取得を

推奨する行為は、人命尊重を説くべき学校の姿から外れた行為と言わざるを得ない。

当会世話人の佐藤清志さんの紹介で、インターネットTVサービスABEMAの番組『PTSDも… 28歳で免許返納 交通事故の加害者に聞く苦悩とトラウマ』（6月26日）を見た。

人身事故を起こした女性（28歳）が免許返納した経緯を投稿したSNS。この反響をきっかけとして制作された番組で、『加害者ケア』に焦点を当てたという点で画期的だった。

SNS投稿の本人が出演して体験を語っていたが、彼女の“仕事で仕方なく運転”という状況は、私に“運転免許証を取らされた生徒たち”を思い起こさせるに十分だった。

ただ、『加害者ケア』について何となく違和感の残る番組だった…

再視聴してみたところ、モヤモヤしていた原因が見えて来た。

クルマ優先社会を形作る原因は、“事故責任の追及不完全”このことに尽きると…

“事故は仕方がない”と加害者を慰めることは、実は“死亡事故はゼロでなくてもいい”と言っていることと同じではないか？

検察が不起訴としたり、刑事裁判で執行猶予付きの判決が出ると、道義的な責任までも、全てが無罪であるかのような大きな錯覚をする加害者がいる。

私には、この“錯覚をしている加害者”と、自動車メーカーの姿が重なる。

メーカー各社の態度は“我々は、法律に適合した製品を作っている。あくまでも、使っている人間の問題だ！”と言っているようにしか見えないのだ。安全技術の開発に尽くす姿勢は強調するが、法律で決められない限り、自社で標準装備に踏み切る動きは見られない。その姿は、“刑事責任を問われなければ無罪”と錯覚している加害者の姿と見事に重ならないだろうか？

心ならずも自社製品で毎年多くの命が失われている…

私が自動車メーカーの一経営者であったならば、『世界道路交通被害者の日』に自社で追悼行事を行うであろう。

巷で追悼行事が行われると聞けば、花輪の一つも贈らずにはいられまい。

だが、残念ながらそのような話題を耳にしたことは無い。

政府も“新車から順次導入”とメーカーの営利優先を後押しする。

歩行者・自転車の安全を置き去りにしたまま、誰もが気軽にハンドルを握れるような制度を堅持する交通行政…

本当の『加害者ケア』は、“あなたを加害者にした本当の加害者は誰なのか？”

一緒になって考えて、その相手に向かって一緒に責任を追及することではないだろうか？

番組では『加害者ケア』の内容までは紹介されていなかったが、仮に“運が悪かったのですよ！”と寄り添うだけだとしたら、それは根本的な問題点から目を逸らし、クルマ優先社会を継続する“ガス抜き”の役割を担っているにすぎず、新たな加害者を生む流れは止められないだろう。『加害者ケア』の具体的なプログラムを知りたい…”

この想いが番組視聴後に、中途半端な違和感として残ったのだった。

“普通の生活者を、いとも簡単に刑事被告人にしてしまう”そんな状況を許してしまっていることこそが異常なのだ。

そんな状況の中で、ケアを必要とするほどの状況に陥っている加害者は、「交通事故死者ゼロ」を本気で目指す強力な仲間となりうる人材のように思えてならない…

(三重県津市在住)

\*「新たな広がりに向けて」は会報102号に掲載しています。(会報係)

歩道もガードレールもない道に、人間の何千、何万倍ものエネルギーを持つ鉄の塊を走らせることは果たしてまともなことなのだろうか？ わたしはこのことにずっと疑問を抱いている。

もともと人間の歩いていた道に、ある時からクルマという無機質なマシーンを走らせたことに始まる。それは瞬間に「走る凶器」とも「来る魔」とも呼ばれるほどになり、その力を歩行者に押し付けてきた。ここは俺たちの土地だと、ひっそりと暮らす住人を暴力で追いやって自分のものにしてしまうかつての大国のように……。

そこで人間は交通ルールなるものを作ってきたが、それははたしてフェアだろうか？

獐猛な動物と人間を同じ檻の中でうまく共存させることができるだろうか？ 考えてみてほしい。危険なクルマを走らせることを前提に作られたルールは、かつてとてつもない数の犠牲者を生み出し、いまだに解消できないでいる。

最近の事件で、子どもたちは集団登校の途中にトラックの犠牲になった。ひっきりなしに走るクルマの轟音と、吐き出す毒ガスのなかで黙々とアスファルトの道を歩いていく子どもたち。

そこは、どんなところ？ 「天国じゃなく、地獄のようなところ」。とめどなく走っていく多くのクルマは、君たちにとってどんな存在？ ハンドルを握っているひとは、君たちにとってやさしいの？ 「ずっと、クルマに轢かれないように道の端を歩いているよ。無表情な顔で、わたしたちをちらりと見て走り去って行くだけ。学校で、いじめはいけないうって教わっているのに……」。

横断歩道を渡っていた母子が、乗用車の犠牲になった。自転車で道を横断していたひとが、火花を見て帰りの小学生が、部活帰りの中学生が、信号待ちしていた保育園児が……。

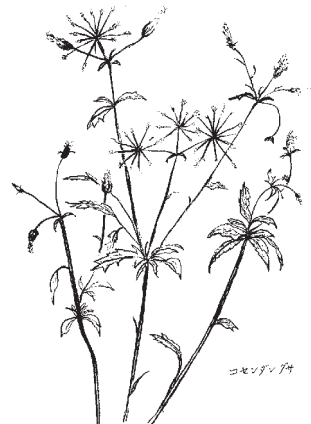
毎日、毎日繰り返される、クルマによる人喰い。

ひとを傷つけることのないクルマを造ろうともしない企業、死傷者をゼロにしないと言わない国家、環境を破壊されていく人権・生存権を問題にしない司法、採算に合わないバスや鉄道を切り捨ててゆく行政、クルマを使うことにためらうことのない多くの人びと……。

世界中の常識となってしまった、合法的システムによるジェノサイド。

こんな世界をいつまで続けていくのだろうか、人間は……。

(鳥取県鳥取市在住)



ホウオウボク  
(会員K・Tさんの絵)

会報104号に、わが町龍ヶ崎を走っている関東鉄道竜ヶ崎線120年の歴史、「“市民遺産”認定おめでとう」の投稿を載せていただきました。お読みいただいた4人の方から以下の激励文をいただきましたので、紹介いたします。

●関東鉄道・土浦本社の総務部・Kさんより。

「ご利用いただきありがとうございます。これからも安全運行につとめ、心がけてまいります。そして公共交通の維持に努力してまいります。今後ともよろしく願いいたします。」

●市民遺産認定に関わった市教育委員会、文化・生涯学習課のY・Tさんより。

「開業120年を迎えた関東鉄道竜ヶ崎線が市民遺産に認定され、こうして貴誌に取り上げていただいたことは喜ばしいものと感じています。

市民遺産につきましては、指定文化財には至らないものの地域の財産として、皆さんに親しまれ、大切にされてきたものを「龍ヶ崎のお宝」として保存していこうというものです。

「竜鉄」の愛称で親しまれている関東鉄道竜ヶ崎線は、かつては貨物の輸送などでも活躍して、龍ヶ崎の産業発展に大きな役割を果たしてきました。現在でも通勤・通学の足として利用されている市民も多く、これだけ長い間路線が存続できているのは、龍ヶ崎市民の皆さんにとって非常に身近な存在として愛されてきたからに他ならないと思います。

線路は単線で総延長4.5キロ、片道約7分間という短距離路線ですが、田園風景の中を竜鉄がのどかに走る様子は、多くの龍ヶ崎市民にとって「ふるさとを代表する光景」のひとつではないかと思います。

これからも「竜鉄」をよろしく願います。」

●市長より

「～公共交通の大切さについて～

道路や公共下水道などのインフラストラクチャー（インフラ）は、市が主体となり計画的に整備を行っているため、年々利便性は向上してい

ます。その一方で、民間路線バスの減便や一部ルートの変更など、公共交通の利便性は以前に比べ低下してきております。

当市のような地方都市は、車社会の普及に伴い、公共交通に頼らない生活を行ってきました。その結果、公共交通利用者が減少し、路線バスなどの減便などに繋がってきました。しかし、子どもや高齢者など、車の運転ができない人々は、公共交通がなければ移動が制約され、不便な生活を強いられることとなります。今後も高齢者は増え続けると予想され、車の運転ができない高齢者はさらに増加していくと思われまます。このような状況を少しでも改善するには、公共交通を道路や公共下水道などのインフラと同様に捉え、行政がまちづくりの一環として計画的に整備を進めていかななくてはなりません。

これまで、公共交通は主に民間の交通事業者が支えてきました。しかし、利用者の減少から赤字路線が拡大するなど民間の公共交通事業者の経営も厳しくなっています。そのような状況を踏まえ、当市においては民間の公共交通事業者への支援を積極的に行ってまいりました。最近では、バス待ち環境を良くするため、関東鉄道竜ヶ崎駅に待合所「りゅう舎」を整備するとともに、駅前公衆トイレの改修工事の補助などを行いました。また、新型コロナウイルス感染症の拡大予防を図り、地域公共交通の安定的な運行を支援するため、交通事業者に対し、補助金の交付を行ってまいりました。

本市では、地域公共交通に持続可能な運行に向け、今後も国や県とともに必要な支援を行ってまいります。また、公共交通は、日常生活に欠かすことができない移動手段であることから、公共交通事業者とも十分に連携し、持続可能な都市を目指してまいります。」

●かつて我が市にお住まいで、今、沖縄在住の画家、Y・Yさんより。

「息子が幼かったとき、関鉄の電車が好きで、

なん回もなん回も乗って楽しみました。一駅しかない関鉄竜ヶ崎線。田園風景、すばらしかった。なつかしいです。」

みなさま、ありがとうございました。

\* \* \*

ご承知のとおり又、大きい交通事故が起きてしまいました。6月28日(月)、天気晴れ。千葉県八街市。下校中の小学生(低学年)の列に、酒気帯び運転(60歳)のトラックが突っ込み、2人の児童が亡くなり、1人が重体、2人が重傷を負っています。先生の言いつけを守り、道路の端をまじめに一列になって歩いている児童の姿が目にかびます。子ども達の不幸に日本中が胸のつぶれる思いをしています。毎日新聞6月29日付けによると、「事故現場は見通しのよい直線道路だが、歩道がないのに通学路になっている。」と指摘しています。又、同じく毎日新聞6月30日付けの社説では、

1. 通学路では、車の通行の厳しい制限を。
  2. 通学路では、スピードの出せない仕組みを。
  3. 通学路では、車の通行できる時間制限を。
- と主張し、歩行者の安全が最優先と書いていま

す。日本では交通事故死者に占める歩行者の割合が欧米に比べて高い。背景には「車優先の交通行政を進めてきた経緯がある」と正論を述べています。そして歩行者中心の道路と車中心の道路を分けねばならないと論じています。

又、7月3日、しんぶん赤旗「潮流」欄では、道路整備や安全対策の予算を減らしてきた国の姿勢を批判し、歩行者よりも車を優先してきた社会のひずみを指摘しています。

以上2紙の指摘はその通りです。そしてさらに付け加えるならば、東京外環道をはじめとして、不用ともいえる高速道路建設にお金をつぎ込んでいる現状にも反対の声をあげたいと思います。小学生をはじめ、日々歩く生活者のための「道行政」に目がもっと向けられねばならないと、この“会”の会員の一人として声を大きくして訴えたい。

\* \* \*

P. S. A紙の川柳欄よりひとつ。

「客2人それでも走るバス感謝」。2人ではない、利用者が私一人のことも。でも公共の足。運転手さんも親切。ありがとう。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

## 投稿

### 千葉県船橋市の歩車分離式信号の設置率は7%

朝倉幹晴(船橋市議会議員)

6月26日に八街市の事故があった直後の、7月9日の船橋市議会で、通学路の安全(安全に歩ける街づくり・安歩権)について質疑しました。船橋市内の歩車分離式信号は現在交差点信号513カ所中35カ所(7%)との答弁がありました。まだまだ少ないですが、県平均(4%)より多かったのは、当初から、歩車分離式信号普及活動をされている長谷智喜さんにご支援いただいたおかげだと思います。今後も船橋市の通学路の状況を見守っていきます。同様の質疑が各地方議会で行われることを願っています。

(末尾に質疑の動画(8分)の記録も入ったQRコードを貼り付けます。)

以下、質疑の議事概要です。

#### ★朝倉質疑1(通学路への防護柵・ガードレール設置を)

安全に歩ける街づくり、安歩権に関する質疑です。6月26日、八街市で下校中の小学生5人が、飲酒運転の車によって死傷した事故に関し、憤りを覚えます。この事故は飲酒運転であるという点を忘れてはいけませんが、一方で道路側

の安全対策も不可欠です。市内の防護柵、ガードレールの整備状況はどうなっているのでしょうか？ 塚田南小の東武線沿いの防護柵はありがとうございました。保護者にたいへん喜ばれています。しかし市内にはまだまだ設置されていない場所があります。設置を急ぐべきだと思いますがいかがでしょうか？

#### ●市答弁1(道路部長)

通学路の安全対策は、国の通知を踏まえ策定した「船橋市通学路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会、警察、道路管理者、学校等で合同点検を行い、対策内容を協議して実施しております。歩行者防護柵、ガードレールは、この合同点検で抽出された歩行者と車両の動線が交錯する交差点など対策が必要な箇所について、継続し設置しております。

#### ★朝倉質疑2(千葉県からの通学路一斉点検依頼への対応)

合同点検を行っているとの答弁がありましたが、この度の八街市の事故を受けて、千葉県教育委員会教育長から通学路の緊急一斉点検を実施するよう依頼があったと聞いていますが、その対応はどのようにするのでしょうか？

#### ●市答弁2(教育委員会学校教育部長)

議員ご指摘のとおり、千葉県教育委員会教育長から「小学校の通学路の緊急一斉点検の実施について」依頼がありました。その内容としましては、全小学校の通学路について、市教育委員会と小学校で連携して危険箇所を情報共有するとともに、安全対策を強化することとなっております。これを受け、市教育委員会としましては、通学路の状況を踏まえ、学校、警察、道路管理者と連携し、点検を実施してまいります。

#### ★朝倉質疑3(歩車分離式信号設置促進を)

通学路の安全のために、交差点の信号を歩車分離式信号に変えていくべきです。歩車分離式信号とは、歩行者と車の横断時間を完全に分離し、青信号横断中の歩行者が、右折・左折の車に巻き込まれる事故を防ぐものです。市内の交差点信号の何%が歩車分離式に転換されたのでしょうか？ 今後の転換予定はあるのでしょうか？

#### ●市答弁3(道路部長)

信号機の設置は千葉県警察が行っておりますが、千葉県警察からは、令和2年度末現在で船橋市内には信号機が513箇所設置されており、そのうち35箇所が歩車分離式信号であると伺っております。比率で言いますと約7パーセントとなっております。これは、千葉県内の平均4パーセントを上回っている状況にあります。また、歩車分離式の今後の予定については、山手1丁目にございますサンランド船橋ゴルフ練習場前の交差点を歩車分離式に変更すると伺っております。

#### ★朝倉質疑4(スクールガードの充実を)

私は、10年以上地元の行田西小のスクールガードを週1回続けています。池沢みちよ市議と協力して塚田南小の開校準備の質疑・要請を繰り返してきた経緯もあり、夏休みまではこの思いで塚田南小スクールガードも週1回しています。毎日やられている方には敬意と感謝の想いを持っています。ありがとうございます。コロナもありましたが、コロナの前後、2年前と今とで比較して市全体のスクールガードの参加人数はいかがでしょうか？ 今後増やしていく方向は？

#### ●市答弁4(学校教育部長)

市全体のスクールガードの登録者数につきましては、平成31年3月末時点で5,671人、今年度は5月28日現在で3,917人となっております。登録者数が減少している要因といたしましては、新型コロナウイルス感染症の影響やスクールガードの方々の高齢化によるものと考えております。現在は、広報ふなばしや市のホームページ等によりスクールガードの活動内容について周知し、ご協力をお願いしているところです。今後は更に、船橋市自治会連合協議会、船橋市PTA連合会等の代表者が集う船橋市児童・生徒防犯対策連絡協議会やスクールガード・リーダー研修会等の場におきまして、スクールガードの募集等についてご協力をお願いし、増員に努めてまいります。

動画ページのQRコード▶



(千葉県船橋市在住)



## 子どもが交通事故の元凶なのか。 常軌を逸したNHKのラジオ番組

渡辺芳男

千葉県八街市での悲惨な事故を受けて「子どもを交通事故からどう守るのか、専門家と考えます」(NHKラジオ第一放送「Nラジ」特集。7月14日18時過ぎ放送)。ゲストの稲垣具志(いながきともゆき)中央大学准教授(交通学)は、しかし冒頭に「八街市の事故は違いますが」と断って、話は専ら子どもの「飛び出し」に終始。先生の話の概要は次の通り。

「手をあげて横断歩道を渡る」だけでは不十分。小学2年生、5年生による道路横断の実験結果は驚愕すべきものだった。実に多くの子どもが判断エラーをして道路に飛び出していた(実際の道路だったら事故に遭っていた)。小5の子どもでさえ、クルマが5m先まで近づいているのに「大丈夫」と考え渡ろうとしていた。学校ではスタントマンなどを使って交通事故の怖さを伝えようとしているが、衝撃はその時だけで持続するものではない。それに子どもは一人ひとり違うから、学校での集団教育では限界がある。親が子どもを街に連れ出して具体的に教えることが必要だ。実験を親に見せたら、「我が子がこれほど判断ができないとは知らなかった。よく教えます」と言っていた。

あとで知ったのだが、この「特集」の正式なタイトルは「道路経験値を上げる 交通事故から子どもを守るには」。「道路経験値」耳慣れぬ言葉だ。しかし、稲垣先生の話から意味するところは明白。子どもを道路で学習させよ、ということ。アリティに言えば、クルマを見て、いま渡っても大丈夫か否かを瞬時に判断できる能力を身につけさせよということだ。「特集」のタイトルを借りれば、「子どもを交通事故から守る」のは子ども自身、子どもの「自己責任」ということになる。親(保護者)は子どもの「道路経験値をあげる」べく懸命の努力を求められるのである。

我が国では、とかくいたいけな児童に負担を強いることで交通事故を減らそうという傾向がみら

れる(注)のだけれど、これほどあからさまに、身もふたもないほどに子どもにすべての責任を押しつけるという議論はちょっと聞いたことがない。よしんば、子どもの何割かはそのような「経験値」をあげることができたとしても、すべての子には無理。とすると、「経験値をあげる」ことができなかった子どもは輪禍に遭っても仕方ない、ということになるのだろうか。ましてや障害を持つ子どもはどうなるのだろうか。まさに「排除の論理」。「共生」「ダイバシティ」とは真逆の提言。

どこで間違えたのか。子どもを使つての「実験」では「多くの子どもが判断エラーをしていた」。この段階で当然気づくはずだ。発育途上にある児童にクルマの動き、特性を周知徹底させることなど不可能であるということ(かつ、残酷であり不道德だと思う)。むしろ、圧倒的強者であるドライバー、そして社会が子どもに対し最大限の配慮をして、安全な環境を作ることが求められるということ。これはかなり前にヨーロッパで得られた知見であり、「専門家」として稲垣先生が知らぬはずはないのだが、何らかの理由であえて無視したのかもしれない。いずれにせよ、稲垣先生はそうした「気づき」を得ることなく、児童に対しクルマへの配慮を徹底させる、という方向に突き進む。

先生は「手をあげて横断歩道を渡るだけでは不十分」と言われる。しかし私は「手をあげる」必要すらないと思っている。横断歩道とは本来そのようなものではないのだろうか。歩行者が立てばクルマは停止するものだ。後で記す投書が示すように他の先進国ではそうなっている。日本の道路交通法が定めているのもドライバーに対する一時停止であり、歩行者優先。さらに「横断歩道の設けられていない場所」においてさえ「歩行者の通行を妨げてはならない」(道交法第38条の2)。ある意味、歩行者優先を徹底させているともいえる。問題はそうした法律が全く無視されている現状なのだ。先生のような立場の人がす

べきことは、今一度法律が規定する歩行者優先の原則に立ち返ることではないのか。しわ寄せを子どもに持っていくべきではないと思うのだ。

海外ではどうか。以下の記事はいずれも朝日新聞からの引用である。

★「横断歩道に歩行者がいるとき、車は一時停止しなければならない。しかし、停車する車はほとんどない。この夏、旅行したドイツではすべての車が一時停止し、歩行者がいなくなるまで待っていた。ドイツの知人は『規則だから当たり前だ』という」(2004年4月30日付、「言いたい」38歳、主婦、女性)

★アメリカ、カナダに6年間暮らした人は

「……多くの街の少なくとも横断歩道では、たとえ信号がなくても歩行者優先の意識が徹底しているのである。日本はどうか。信号がなければ車の一時停止は期待すべくもない。住宅地の一方通行路であっても車はスピードを出す。歩行者は自分の身を守りたければ車に常に注意し道を譲らざるを得ない。」(2010年2月13日付「声」39歳、大学教員、男性)

★欧米、アジア各国に長年住んでいた人は

「横断歩道を渡ろうとしている歩行者にクラクションを鳴らし、我が物顔で走り去っていく車を日本以外の先進国で見たことはありません。ゼブラゾーン(横断歩道)は完全に歩行者優先です。これはもうグローバルスタンダードで日本は異常なのです。」(2010年9月7日付「声」43歳、会社員、男性)

★次はドライバーからの指摘

「以前、横断歩道で朝の登校中の生徒たちに渡ってもらおうと停止したところ、後ろの車に思いっきりクラクションを鳴らされました。男性が怒った顔でこちらをにらんでいました。2度目は女性から鳴らされました。2度とも急停止したわけではありません。それ以来、私は停止するのをとて躊躇するようになりました。……子どもたちが車が通り過ぎるのを待つのが当たり前、という交通ルールの逆転現象に社会の劣化を感じます。」(2010年9月14日付「声」38歳、女性)

★次のような懸念の声もある。

「信号のない横断歩道をことのほか慎重に渡る

うとしている。道路交通法では歩行者優先のはず。ちょっと前までは一時停止して歩行者に先を譲る運転者が多かったのに。今は周囲を確認するでもなく、歩行者が渡ろうとする目の前を猛スピードで通り過ぎる車が多い。……急いで渡ろうとする人はもとより、目や体の不自由な人、幼児が事故に遭う危険が増している。」(2010年9月3日「声」65歳、映画字幕翻訳者、男性)

以上の指摘はいずれも極めて的を射たものであり、先生は「専門家」としてこうした海外や日本の実情については熟知されているに違いないと推察するのだが、先生の問題意識では、道路において子どもこそ交通事故の元凶であり、「道路経験値」というぞっとするような用語(先生のオリジナル?)を持ち出して、接近する車に対する子どもの認知機能を高めよと主張するのである。

先生が今後ともかかる「対策」を「専門家」として発信し続けることを考えると、暗澹たる気持ちになる。しかし、それ以上に問題なのは、子どもこそ交通事故の元凶であるかの如き議論に全面的に賛同し、全国民に伝えることをよしとしたNHKだろう(「Nラジ」のレギュラーは眞下貴キャスター、黒崎瞳キャスター、この日の解説委員は石川一洋氏)。

むしろ7月12日「Nラジ・ニュース解説」の山形晶解説委員による八街市の事故に関連した解説「繰り返される子どもの死傷事故」のほうがよく的を射ていた。事故現場は「ひっきりなしのクルマ」。「学童注意」の標識があるだけで歩道、ガードレールはない。道路の端を歩いていた子どもの列にクルマが突っ込んだ。2018年のデータとして、交通事故死(30日以内)に占める歩行者(当然子どもを含む)の割合、各国比はアメリカ、ドイツ、フランスが10%台、日本は36.5%。対策としてクルマの速度を30km/hに制限する(「ゾーン30」。30km/hを超えると死傷者が格段に増加する)。車道にハンプを設ける、等。

しかしこうした適切な指摘、提言も、子どもこそ交通事故の元凶と言わんばかりの「特集」でいわば「上書き」されてしまったのである。

番組の終わり近く、「子どもは社会の宝、社会

として子どもをどう守るのか」石川一洋解説委員が問うた。遅まきながら、やっと社会や交通行政の話になるかと思いきや、稲垣先生の答えは「子どもは大人のまねをする。青信号の点滅時に走って渡ったり、歩きスマホをしないように」。最後の最後までドライバーや交通行政への言及はなかった。

常軌を逸した放送内容というほかない。

(注)2006年4月「朝日新聞」。当時の小泉首相が

新一年生と共に横断歩道を渡っている写真。首相は小学校で開かれた全国交通安全運動中央大会に出席、「事故にあったら悲しむのは家族。悲しませないようにね(傍点筆者)」と子どもたちに呼びかけた。

暫く前、地元小学校のそばを通りかかったら校長先生の朝礼の話が聞こえてきた。交通事故に気をつけるように言ったあと、「自分の身は自分で守る！」と締めくくったのである。

(埼玉県入間郡毛呂山町在住)

## 投稿

# エンジンへのこだわりは最後の抵抗か

榊原茂典

### 1. 突然のレースへの参加

驚いたことに最近トヨタが水素エンジン車へのこだわりを明確に打ち出した。欧州をはじめとして世界の自動車産業は脱炭素社会の実現に向けEV(電気自動車)の開発と普及に全力を集中しているというのに。

トヨタは元々EV化には後ろ向きで、HV(ハイブリッド)車やPHV(プラグイン・ハイブリッド)車の販売に力を入れてきた。このHV車やPHV車は共にバッテリーに蓄えた電気でモーターを駆動して走行するのだが、ガソリンエンジンも搭載していて発電・充電しながら走るという複雑な仕掛けである。正確に言うとHV車は走行時エンジン動力を主に使い、モーター動力は補助として使うが、PHV車は動力の全てをモーター動力でまかなうだけでなく、外部充電も可能であるところに違いがある。なぜバッテリーがありながらエンジンを搭載して発電するという複雑な仕掛けにしたかという、EV車は航続可能距離を長くするために大きなバッテリーを積載する必要があり、そのために車体のかなりのスペースと重量をバッテリーが占めてしまうことになる。従って搭載できるバッテリーの大きさには限度があり、航続可能距離を大きく出来ない要因となる。充電には急速充電で30分程度の時間が必要で、それが長距離運転の需要に対しガソリンエンジンと比べて大きなデメリットとされている。一方、エンジンによる発電機能を持

つHV車やPHV車は走行中に充電できるため小型のバッテリーを搭載するだけで済み、毎回数分で済むガソリンの補給さえ出来れば普通のガソリンエンジン車のように延々と走行が出来るのである。このメリットを前面に打ち出してトヨタは全世界にHV車やPHV車を拡販してきた。

ところが最近欧州や英国、米国でHV車やPHV車もガソリンエンジンを搭載しており、脱炭素社会に反するとして禁止の方向が出てきた。これに対して猛反対の意見を発信しているのがトヨタである。その理由は全てEV車になってしまえば、エンジンが不要になり国内でエンジンの製造などに携わっていた100万人の雇用が失われるからだという。

そこで、トヨタは水素エンジン車という奇策を打ち出してきた。水素エンジン車は従来のガソリンエンジンの構造をそのままに、燃料だけをガソリンから水素に変更するというものである。勿論、ガソリンと水素では燃え方が違うのでそれなりの工夫と改造は必要である。しかしながら水素エンジンを普及できれば日本車の強みである従来のエンジン技術は残せるし、工場・雇用も確保できるという目論見であろう。

実際にトヨタは国内の24時間耐久レースに水素エンジン車を出場させ社長自らがハンドルを握って運転して見せた。水素エンジン車にも欠点があり、水素の消費が多いうえ、EVが抱えているバッテリーの問題と同じように車体内に水

素を多量に搭載する余裕がなく、長時間運転するためには水素の充填を繰り返す必要があるとされている。

## 2. 全盛を誇った技術なのだが

しかしながらこの構図を見て筆者は歴史に刻まれた事実を思い出さざるを得ない。

それは兄貴分の蒸気機関のことである。18世紀に発明された蒸気機関は石炭を燃料とした動力として産業革命を支えた。蒸気機関は外燃機関に分類され、外部に設置したボイラーで石炭を焚き高圧蒸気を発生させこれを動力源とする。発生した高圧蒸気はシリンダに送り込まれ、ピストンを往復動させこれをクランクで回転運動に変えて駆動力を生み出す。しかし、エネルギー効率が悪いということと、蒸気圧を維持するために一日中石炭をくべ続ける必要があり手間がかかる、一度火を落とすと蒸気圧を立ち上げるのに時間が掛かる、煤煙が多く出る等の欠点があり段々と廃れていった。蒸気機関の応用例として代表的な蒸気機関車は鉄道車両の主力動力車として我が国でも明治時代から用いられてきたが、電化の効果には勝てず、延命策も尽きて全廃された。現在は新幹線をもとより殆どの幹線が電化され、モーター駆動によってエネルギー効率がよくなり、高速性能も上がり、乗客の乗り心地も格段に改善されたのは皆さんが感じておられることだと思う。

19世紀後半に発明された内燃機関であるガソリンエンジンはシリンダ内部に燃料を直接送り込み爆発に近い急速燃焼をさせ燃焼ガスの膨張力でピストンを往復動させこれをクランクで回転運動に変えて駆動力を生み出す。小型で大きな出力を出せるため、輸送機器の動力として重用されてきた。

往復運動を回転に変える構造は蒸気機関と良く似ており、決してエネルギー効率が良いわけではない。運動エネルギーとならずエンジンから無駄に周囲に直接放射される熱エネルギーも大きい。重要なことは、ガソリンエンジンは燃焼ガスの膨張力を動力源としているため、動作することによって燃焼ガスを排気ガスとして大気中に排出しなければならない。そのことは動作原理からい

って絶対に避け得ないことである。また、エンジンの爆発に近い燃焼の連続と排気によって引き起こされる大きな爆音と機械的な往復運動による騒音が出ることも欠点として忘れてはならない。排気ガスについて更にいえば、排気ガスが無色に近く、石炭の煤煙と違って目立たないためその害が目立たなかったが、1970年代になり鉛も含む排気ガス公害が注目されることとなり、排気ガスの浄化が義務付けられ続けてきた。さらに近年では炭酸ガスを多量に含むガソリンエンジンの排気ガスの排出が地球温暖化の原因の一つとされており、排気ガスを出さないEV化が推進されつつあるのは上に書いた通りである。

このような歴史の事実を見てくると、ガソリンエンジンも140年前の技術であり、蒸気機関に続きいよいよその命脈が尽きようとしていると感じざるを得ない。エネルギー効率が悪く、排気ガスを多量に排出しているガソリンエンジンは、原油という原価が安くカロリーの高い燃料があったために、そしてそれが何時か尽きると言われながら次々と新しい油田が発見されたために、その命を長らえてきた。しかし、人類の生命を危険に曝す地球環境の破壊に深く関わるガソリンエンジンの責任は、その動作原理からいって逃げられる余地はなく、早晚モーターに取って代わられることは間違いのないであろう。

## 3. 時代の流れに逆らっても

内燃機関は蒸気機関の発明に100年遅れて登場した今から140年前の古い発明である。外燃機関の蒸気機関は廃れていったが、内燃機関であるガソリンエンジンは細かい改良を続けてきて生き延びてきた。しかし欠点の多い古い動作原理の動力であることは間違いない。その弱点を逆手にとって趣味性と結びつけたのが自動車メーカーの戦略でもあった。ガソリンエンジンは上に述べたように、欠点として排気爆音を響かせ、ピストンの前後動による絶え間ない振動を車体に伝え続ける。クルマ好きにはそれらが感覚器官を刺激し極めて心地よく感じられると言われる。クルマ趣味と言われる一種の麻薬である。

それらのクルマ好きの楽しみを制限無しで極限まで突き詰めるのが自動車レースの場である。

トヨタの社長は無類のエンジン好きであり、レース好きでもある。今回トヨタが、ガソリンエンジンの延命策のPRのために、水素エンジン車をレースの場に出したということは、ガソリンエンジンの趣味的な要素がそのまま残せるという証明をし、クルマ好きの興味がクルマから離れていかないようにしたかったと考えた方が良いのだろう。

ここで思い出すことは、戦前の海軍のことである。戦術が艦船同士の砲撃戦から航空機による攻撃に変わる時代の流れを読めず、大艦巨砲主義にこだわって戦艦大和を代表とする巨大戦艦を作り続け、結果として戦争に負けたことである。同様に自動車の動力が内燃機関からモーターに変わろうとしている時代の流れに逆らって、内燃機関に縋ろうとしているトヨタの姿勢は旧海軍に似て筆者には時代錯誤に見えてならない。

#### 4. エンジンが自動車の高度化を拒んだ

このガソリンエンジンを水素エンジンに転換させたとして、現代の技術という観点から見たエンジンの問題は何かであろうか。一例として回転数制御を取り上げてみたい。ガソリン或いは水素の燃焼という化学反応に依存するエンジンの回転数は、細かく調節できないうえに回転数の変更に対してもその応答が遅い。アクセルペダルの踏み込みで燃料の供給量を調節して回転数を調節するというアバウトな調節方法が昔から使われてきたが、これは人間が運転しているので、いくら応答が遅くても、調節が不正確でも済んできた。しかしながら現代的な自動車の速度制御の要求からいえばエンジンの回転数制御は極めて扱いにくい対象であり、応答が早く回転数制御が簡単なモーターに対して大きなデメリットであることは否めない。筆者などは自動車に対し厳密な制限速度遵守機能を求めているが、エンジン車ではこれを正確に実行するのは難しい。エンジン車が今後の自動運転時代を見据えた技術の進歩について行けないことは明白である。それ以外にも、たとえ燃料を水素に変えて排気ガスのクリーン化を図っても、エンジンから放射する無駄な熱や、大きな排気音、エンジン音などはエンジンである限り無くすこと

は出来ず、環境に対する負荷は依然として残る。なお、本論から少し脱線してしまうが、台数は少なくともトラックなどのディーゼルエンジン車の方がエンジン音、排気音ともに大きいし、排気中のカーボンも多い。ディーゼルエンジン車もガソリンエンジン車同様速度制御が難しく、今後の時代に向け改革が求められる。

#### 5. EVにも課題は多いが

ここまでエンジン車の問題点を取り上げてきたが、取って代わろうとしているEVにも解決すべき問題が多いことにも触れておこう。

先ず、上にも書いたことであるが、EVにはモーター走行するための主電源としてバッテリーが欠かせない。しかしバッテリーは走行するにつれ蓄えられている電気の量が減少するので、何時かは充電しなくてはならない。充電の仕方については停車して充電スタンドで給電線をつなぎ充電するのが一般的である。この時に急速充電でも30分程度を要することが無駄な時間となり最大の弱点とされている。充電の方法については走行中充電や、一時停止中の充電、バッテリーごと交換などいろいろな試みがなされているが決定的なものはない。

航続可能距離がガソリンエンジン車に比べ短いのも弱点とされている。バッテリー自体を大きくすれば充電機会が減り航続可能距離が延びるのだが、車体の大きさ、乗車人員の数、積載物の量を考慮するとそれにも限度がある。また冬場は暖房のために、夏場は冷房のためにバッテリーの電気を消耗するので、尚更航続距離が減ってしまうという問題がある。

バッテリー自体の価格が高いため、EVはガソリンエンジン車に比べ価格が非常に高価になってしまっている。各国ともCO<sub>2</sub>削減のためにEVを普及させようと補助金を出してやっと價格的に何とか競争できていると言う段階である。従って元々価格の高い高級車の方にEVの市場が向いてきている。低価格EVの普及にはさらなるバッテリー技術の進歩と低価格化が望まれている。

トータルで見れば、自動車からのCO<sub>2</sub>の発生についてはEV化で無くせるが、その分EVに電気を供給するための発電所の能力増強が求められる

ることは自明のことであり、火力発電所を増設したのではCO<sub>2</sub>削減の意味がなくなる。再生可能エネルギー発電のさらなる増強が求められると考えられる。

## 6. まとめ

最後に、一部にはトヨタの水素エンジン車に対する試みを讃える報道も見られるが、筆者はエンジン車の負の遺産を先延ばししようとする

この試みには決して賛成できない。今後のクルマ社会は安全性を第一とし、自動車周囲の高度なセンシングと高度な制御に基づく、人と環境に優しいクルマの走行が保証されるべきだと考えるゆえに、世に登場して以来変わらぬ、人の能力任せにした機構を残し、環境負荷の大きいエンジン車というものを延命させようとする試みを支持すべきではないと考えている。

(東京都杉並区在住)

## 新入会員からのメッセージ

### 福地禎明さん

皆様はじめまして。私は2006年、埼玉県川口市の住宅街で保育園児ら41人の列に暴走車が突っ込み、4女児が死亡、17人が重軽傷を負った事故で、悠月(当時5歳)を失いました。加害者は業務上過失致死傷罪で懲役5年判決でした。

当時、常習の危険運転で多数の死者数を出しても、わき見よそ見主張で「過失」とされる現状に大きな疑問を持ち、他遺族らとともに署名を集めて法務大臣に過失致死傷罪の上限を引き上げる署名と要望書を提出しましたが、この過失致死傷罪はわずか2年の引き上げに留まりました。

15年経った現在でも危険で悪質な交通事故が後を断ちません。これは刑罰、道路交通法、交通安全対策が誠に不十分で、自動車優先社会が変わらず続いている為だと思います。まだまだ知識不足でこちらの会でも道路交通法や安全対策なども勉強させて頂けますと幸いです。どうぞよろしくお願い致します。(埼玉県川口市在住)

### 高木久志さん

2018年センターラインオーバーして来たトラックに息子の生命を奪われました。それから体験した法律や道路環境やクルマやドライバー、警察、司法、被害者支援等、頭にき

ています。これらを改めて、人命を優先し、交通事故事件を無くしていきたく、参加させていただきます。よろしくお願い申し上げます。(福岡県福岡市在住)

### 堀越義孝さん

大学時代「マイカー亡国論」や「自動車よ驕るなかれ」を読み、感動して自動車を運転しなくてよい仕事(教員)を選び、自動車運転せずに71歳まで生きてこれました。先日100号の会報を目にしてすばらしい内容に50年振りに感動して、入会して学びたいと思い、お仲間に入れていただきました。早速送っていただいたバックナンバーでも学んでいます。宜しくお願いします。

(大阪府河内長野市在住)

### 小柳勝彦さん

小学校学校見守り隊13年間。85歳の高齢なれど、お母さん方々と校外の通学・下校時、「いつ、交通事故に遭わないか」との心配事を僅かでも解消できないか。横浜環状3号線、1時間2300台東京との車輛が行き来する中で、子どもたちを見守る活動。シフトを組む5人の高齢者仲間と気力、体力盛り上げ、Keep & Stay Young 確保の日々です。

(神奈川県横浜市在住)

## 書籍の紹介

### 『交通安全を語る 仏さま』

積 地縁著  
自費出版



交通安全への願いを北海道の地から発信する本が昨年発行されました。

書名は「交通安全を語る仏さま」(写真)。札幌在住の積 地縁(しゃくちえん、ペンネーム)さんが、北海道新聞社事業局の制作協力を得て自費出版されたものです。

積さんは、11年前から北海道交通事故被害者の会主催の「交通死傷ゼロへの提言・道フォーラム」に参加され、以来協力をいただいています。本の中では、フォーラムの内容を紹介した「交通死傷ゼロを願って」というコラムページもあります。

積さんは、刊行に至る経緯をご自身のサイトで次のように記されています。

「北海道の道端で交通安全を見守っているお地蔵さんや観音さんをお参りしてきました。おもに平成22年から26年にかけてのことです。拝顔した仏さまは一カ所一体として約300体ですが、そのうち交通事故死者の慰霊や交通安全祈願のために建立されたと思われる仏さまは170体。お参りを重ねている間に、道端から姿を隠した尊像があることを知り、「交通戦争」を伝えている仏さまの記録を、今のうちに残しておく必要があると考えました。」

そして積さんは、沢山の方にこの「願い」を知っていただきたいと、全道163か所の公立図書館に寄贈されました。自費出版ですので買い求めることは出来ないのですが、積さんのWEBサイト(<https://bhj380.jimdofree.com/>「交通安全を語る仏さま」で検索)から全ページをPDFで読むことが出来ますので、是非ご覧ください。

なお、私の長女の被害現場に建立した「聖千尋観音」も、碑銘「私の犠牲を無にせず、子どもやお年寄りも安心して歩ける、人にやさしい社会を創ってください」(55ページ)とともに記載下さっています。

(前田敏章(北海道札幌市在住 北海道交通事故被害者の会代表))

### お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等基本情報のほかは、書評原稿の有無は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。

会員の皆さんからの情報や出版社の情報などを参考にした、出版物の案内です。

## 『公共交通が人とまちを元気にする 数字で読みとく！富山市のコンパクトシティ戦略』

松中亮治 編著

学芸出版社

2021年6月刊

A5判 168ページ

2200円+税

ISBN 978-4-7615-2777-8



政策に科学的な根拠とヒントを与える1冊  
富山市・京都大学等がGPS端末を使って高齢者の歩数・来街頻度・歩行範囲・滞在時間・消費金額を総合的に捉えた「高齢者交通行動調査」の結果をもとに、「公共交通は健康によく、中心市街地の活性化に貢献する」ことを初めて客観的・定量的に実証。都市・保健政策関係者に科学的な根拠と政策立案へのヒントを与える1冊。

(出版社の紹介文より)

## 『道路の現在と未来—道路全国連四十五年史』

道路住民運動全国連絡会[編著]

緑風出版

2021年7月刊

四六判上製 368ページ

2600円

ISBN 978-4-8461-2113-6

C0036



道路事業は始まったら止まらない。2020年10月に陥没事故が起きた東京外環道の建設計画を始めとした全国の幹線道路計画などの多くは、1978年の第四次全国総合開発計画を起点として

いる。これらの道路計画はある日突然、発表され、住民は説明会で驚愕の事実を知る。自分の家の上や下を計画道路が走っていて立ち退きを迫られる。建設された道路からは騒音と排気ガスが撒き散らされる。

住民は道路と対峙し、全国組織を立ち上げ、建設を強行する事業者と闘うと共に、住民の理解を得る、透明性のある、持続可能な道路の在り方を提言してきた。本書は、道路全国連の45年の闘いの代表例など事例別に総括し、専門家や研究者の分析・提言などを踏まえ、道路の現在と未来を切り拓く試みである。

(出版社の紹介文より)

## 『クルマ社会七つの大罪』増補改訂版

増田悦佐 著

土曜社

2021年8月刊

四六判 376ページ

ISBN 978-4-907511-90-6

C0030



(目次より抜粋)

序章 若き理想の大国、アメリカはなぜここまで落ちぶれたのか

大罪その一 エネルギー・スペースの浪費

大罪その二 行きずり共同体の崩壊

大罪その三 家族の孤族化

大罪その四 大衆社会の階級社会化

大罪その五 味覚の鈍化

大罪その六 自動車産業の衰退

大罪その七 統制経済への大衆動員

第八の大罪？ 電気自動車、水素燃料車



毎日新聞(西日本版)2021年6月28日「データではっけん!!」

歩車分離信号の普及状況と、普及に力を注ぐ長谷智喜さんの活動を紹介する記事です。

★長谷さんよりのコメント  
「記者さんの交通安全を願う気持ちが紙面から

伝わってきます。今、千葉県八街事故を受け全国では通学路の総点検が叫ばれていますが、小さな子どもたちが見落とされる事故は、全国どこでも発生しています。通学路では、全ての信号交差点に、歩車分離信号の早急な導入を願いたいものです。」

山口 福岡 大分 佐賀 長崎 熊本 宮崎 鹿児島

## 漸増大分は5.3%

歩行者が青信号で渡っている交差点の横断歩道を、右左折車が横切らないようにする「歩車分離式」信号機の普及が進まない。ダンブカーによる左折巻き込み事故で息子を亡くした両親が「一人と車を青信号で同時に通す信号システムが事故を招いた」と思い立ち、歩車分離信号の普及を訴え続けて約30年。全国の警察も2003年度以降、事故多発地点や通学路を重点に設置してきた。だが、設置率は全国の信号機の4.6%(19年度末)にとどまり、九州・山口でも設置率は伸び悩んでいる。【江刺正嘉】

### データではっけん!!

九州・山口8県のすがた

歩車分離信号は▽交差点の車線を直進、右・左折の三つに分離し、青信号で歩行者が横断中は並走する直進車だけを通し、その後右左折車を通す「車線分離」▽全方位の車を一斉に止め、歩行者を横断させる「スクランブル」など複数の方式がある。

元喜君が背負っていたランドセルから見つかった

## 歩車分離信号の設置率



福岡市の中心部には、歩車分離信号が目立つ  
向市中央区天神で

たなぞなぞカードには「信号はなぜあるのか」との問いに「信号がないと交通事故にあうから(原文のまま)と書いてあった。「青信号で人と車を同時に通すことが事故を招いた。分離信号の普及は息子が私に残した宿題だ。そう思い至った長谷さん夫婦は、都などを相手取った訴訟や著



「歩車分離信号の普及推進を」と訴える長谷智喜さん  
加古信志撮影

べたところ、事故は大幅に減少。懸念されていた車の渋滞も問題ないとの調査結果が出た。同庁は同年9月、03年度から積極的に導入するよう全国の警察本部に通達した。警察庁によると、2010年3月末に全信号機約20万基中5198基(2.6%)だった歩車分離信号は、15年3月末に全20万7016基中8499基(4.1%)、20年3月末で20万8168基中9577基(4.6%)と、漸増したもの「普及」にはほど遠い状況だ。九州・山口各県の分離信号設置率20年3月末と比較すると、大分の5.31%が最高で、平均設置率(4.6%)を上回った。長谷さんは息子のために運動を続ける決意だ。

### ◇全国の歩車分離信号設置率

①長野	12.45
②神奈川	10.13
③東京	9.63
...	...
⑧大分	5.31
⑨熊本	4.09
⑩福岡	3.66
⑪佐賀	3.64
⑫鹿児島	3.39
⑬宮崎	3.24
⑭山口	3.19
⑮長崎	3.09

(2020年3月末時点、歩車分離信号数/信号機総数)

## 共同代表より

青木 勝

今年7月17日にオンライン(Zoom)による会員ミーティングを開催しました。参加者は17名、うち非会員は5名でした。全国各地の交通状況や交通事故の犯罪性などを話し合うことができました。非会員参加者の中には、後日会員になっていただいた方もいらっしゃいました。

また、このミーティングの中でマスコミ等に当会のことを広く知ってもらうためのアドバイスもいただきました。

当会は、会報で報告しているように、意見書

や要望書等を各省庁に送付し、マスコミに問題点を取りあげていただくようお願いしています。最近、マスコミの掲載記事が私たちの指摘している内容を取り上げることが目につくようになりました。みなさんとの交流の中で、会活動が活発化してきていると思えます。

10月16日(土)に第2回オンラインミーティングを開催予定です。みなさんのご参加をお待ちしています。

### 足立礼子

6月末、千葉県八街市でおきた児童5人殺傷交通事故は、飲酒運転もさることながら、現場通学路の劣悪で危険な状態(歩道も路側帯もない2車線道路で制限速度は60km/h)が放置されてきたことへの行政の責任が問われています。最大の問題は、こうした危険放置箇所は各地にあるという現実です。2012年に起きた亀岡事件の反省から国は全国の通学路を点検し、7500近い危険個所の98%に対策を施したというものの、八街の当該道路は含まれておらず、今また慌てて全国で通学路再点検をしているのが実態です。「どういう状況を危険とみなし、何をもちて対策済みとしたのか」を検証し直さなければ、たちごっここのくり返しです。

改善が進まない最大の理由は「道路は車のもの」というわが国全体の意識にあると思います。車のものだから、歩行者のために車線を減らす・一方通行にする・ガードレールをつける・速度を下げる等の対策は極力したくない→犠牲者が出るか苦情が出るまでは様子見となる。かつて、ある公園周辺の道路を一方通行にできないかと警察に相談したとき「この道路を利用するドライバーと周辺住民全員の合意が必要だ。やれるか?」と、あざ笑うように言われました。検討する前に「できない理由」を用意しているのです。

しかし、ブレーキ以外の制御装置もろくに備えていない鉄の高速砲丸を交通法規も守れない多くの人間に運転させることを許しながら、歩

行者の安全な移動空間の確保を怠っているのは、予知できる殺傷の危険を黙認しているも同然で、国の責任は重大です。

八街事件後、スクールバス導入案が活性化していますが、悪路を改善するまでの一時的措置ならともかく、自民党は「全国の公立小への導入」を実は八街事件以前から検討しています。バス送迎で児童の登下校中の安全が多少確保されるとしても、道路環境が改善されなければ、登下校時以外での往来の安全は保障されず、その他多くの歩行者の安全も保障されません。スクールバス導入は欧米に倣ってということのようですが、まず倣うべきは、欧州各国の歩行者の安全重視の道・まち作りでしょう。子どもはもちろん人にとって歩くことは、心身の発達、健康に欠かせない行為であり、国はそれを保障する義務があります。

歩行者が犠牲になる大事件が起きるたびに、当座の対策で場をおさめ、歩行者への自衛策、注意喚起にばかり熱を入れるわが国。最近ではドライバーにおもねった手上げ横断指導を導入し、子どもには車に深々とおじぎをさせ、メディアもそれに疑問すら持ちません。欧州では地球環境問題にも対応して車優先からの脱却に何十年も前から舵を切り替えている中で、今なお車が主役で安全対策は精神教育頼みの日本の病状は深刻です。その危機感を会員の皆様と共有し、多くのご意見をいただく中で、6つの要望書や意見書を提出いたしました(2~11ページ)。

総会の際に開催された講演会の内容は一部で新聞報道もされました。また当会で交通負傷事故の多くが物件事故扱いにされてきた問題に関する要望書、イベントデータレコーダー(EDR)等の活用と搭載義務化を求める要望書を関係機関に提出しました。講演会で話された交通事故負傷者の統計数字に関する問題は国会質疑でも取り上げられました。会の活動が社会に影響を与えていることを実感しています。

7月17日に全国オンラインミーティングを行いました。当会は全国組織のため会員同士で顔を合わせる機会が少ない方も多いと思いますが、この度のミーティングは全国どこからでも参加でき、良い交流ができたのではないかと思います。改善するべき点は改善し、次回また全国ミーティングを開催する際はよりよいものにしていきたいと思っています。

この間、交通負傷数に関する要望書、EDRに関する要望書の他、八街市児童死傷交通事件に関する要望、歩行者の手上げ横断指導に関する意見書、質問書の提出などを行いました。直接

の宛先に提出する以外に、報道機関等にも情報として知らせています。

報道機関の社内では紙の文書よりEメール等の電子媒体で受け取った情報の方が多くの部署や社員の間で共有されやすいと報道記者の方から伺ったので、報道機関向けには郵送ではなくEメールやメールフォームからの送信に変更しました。これにより報道機関内で共有されやすくなるだけでなく発送の実務作業も効率化されました。

提出した要望書等は会報や会のウェブサイトでも公開されます。文書の内容を世間一般の人々に知らせることで文書提出の効果はさらに増すので、文書の内容を分かりやすくかつ効率よく人々に知らせる作業の流れを作ることも急がれます。

事務局としても効率よく作業を進めて会の活動の効果がより発揮されるよう努力して参ります。お気づきの点がありましたら何なりとご指摘下さい。

## お分けします

### 会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

- 会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(48号~104号、47号以前は印刷版がありません) — (送料のみご負担ください。ただし会の広報や学習用の場合は送料も無料です)。
- 冊子『交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策(ビジョン・ゼロ)のその後 — 「クルマ社会と子どもたち」(そのⅢ) —』(今井博之著、2020年)  
冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著、2010年)  
冊子『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著、2008年)』  
冊子『交通鎮静化の海外の取り組み—クルマ社会と子どもたち(その後) —』(今井博之著、2004年)  
リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』(長谷智喜著、2011年)  
リーフレット『クルマ社会と子どもアンケート』(2004年)、『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。  
—会合やイベントなどでご活用ください。  
以上、申し込みは杉田久美子(会報104号に同封の名簿参照)まで。

2021年度会費の振込みをお願いします。  
 当会運営のため、複数口の会費や寄付をお願いします。  
 設立26年目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「2020年度会費払込済」「2021年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2020年度、2021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。

2021年4月1日から2021年7月30日までの会費・寄付払込者は120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。

皆様には2021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をお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報104号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部…ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡係…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。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。

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。役員の出選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。)

## 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(E-mail: [cbb27337@nifty.com](mailto: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)。なお、入会申込はできればブログ版のほうからお願いいたします。

## 問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内 管理人 安彦守人

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加によるメーリングリスト(以下MLと称す)があります。会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2021年7月31日現在で参加者は72人です。

参加希望者は、管理人安彦 [postmaster@kuruma-toinaosu.org](mailto:postmaster@kuruma-toinaosu.org) までメールを下さい。(非会員は参加できません。)

尚、前号でも既報の通り、去る4月1日よりMLは管理人変更により新アドレスに変わりました。旧ML参加の方は継続の登録手続きをいたしました。

既に登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。投稿の形でのお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえMLから削除させていただきます。

また新規参加の方において、配信不着の事象がありました。管理者へのエラーメッセージが来なかったもので、これはパソコンやスマホ、タブレットなどの初期設定におけるフィルタ(受信選別)に起因するものでした。皆様も機種変更の際に配信のMLメールが届いていないようだとお気づきの場合も、上記の管理人メールまでご一報下さい。

お一人につき2つまでのアドレス登録も出来ます。受信・送信の両方もしくは片方と言う設定もできます。パソコンとモバイル機器類で使い分けたい方は遠慮なくお申し付けください。

# 案内板

- 「第2回会員オンラインミーティング」を開催します  
～ご参加ください～  
《2021年10月16日(土)》

クルマ社会を問い直す会は、オンライン(Zoom)を使い、クルマ問題について自由に意見交換や交流をできる場として、第2回目の会員オンラインミーティングを開催いたします。会員はもちろん、会員以外の方も参加できます(参加費無料)。

参加希望者は10月10日(日)までに、共同代表・青木勝にE-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申込みください。

日 時 2021年10月16日(土)  
午前10時～11時45分

共同代表 青木 勝

E-mail: osakahorai551@yahoo.co.jp



## ▪ 「クルマ社会を問い直す」106号原稿募集のご案内 ▪

- 次号発行予定：2021年12月下旬
- 原稿締切り：2021年10月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：林 裕之(本会報104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。
- ◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。
- ★原稿についてのお願い
  - ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合がありますので、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