

クルマ社会 を問い直す

https://kuruma-toinaosu.org/
e-mail:group@kuruma-toinaosu.org



発行：クルマ社会を問い直す会
共同代表：青木 勝 足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16(青木)
✉ osakahorai551@yahoo.co.jp
編集：足立礼子、林 裕之、
見尾有平
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

117

2024年9月30日発行
(年4回発行)
会創立1995年



ここは福岡市にある博多駅(筑紫口)の歩車分離式信号交差点。この信号機は、歩行者が青になると、車両用信号の下に、ドライバーに注意を促す「車両は停止」(ストップマーク)表示が点灯します。市民に歩行者優先を意識づけるにも有効であると思います。このような信号付加装置が全国に増えてくるといいですね。

(写真と文 長谷智喜さん。16ページ参照)

会のめざすもの

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



会のHP

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

目次	■ 会の活動	ガソリン補助金の打ち切りを提案する意見書を提出(林 裕之)..... 2
		「交通弱者の人命と移動の権利を最優先で守る道路交通対策を求める要望書」を提出(足立礼子)..... 4
		「自動車車両の安全性能向上対策を求める要望書」を提出(足立礼子)..... 9
		第12次交通安全基本計画に係る意見聴取に意見を提出(足立礼子)..... 12
	■ 歩車分離信号ルポ	福岡市の歩車分離信号群を視察して(長谷智喜)..... 16
	■ 公共交通ルポ	路線バスをアップグレードしよう～神奈川県横浜市の事例から学ぶ(井坂洋士)..... 23
	■ 投稿	最近思う事(杉田久美子)..... 29
		川柳(直)..... 33
		歩く、歩く、歩ける幸せ(木村孝子)..... 34
	■ 書籍の紹介	『真冬の虹 コロナ禍の交通事故被害者たち』『移動から公共交通を問い直す コロナ禍が気づかせたこと』..... 35
■ 出版物情報	『これからの地域公共交通』『おりたたみ自転車と旅しています』..... 37	
■ メッセージ	新入会員メッセージ(S.Kさん)..... 34	
■ 案内板	クルマ社会を考えるミーティング「運転免許制度、これでいいの?」..... 38	
	第11回自転車利用環境向上会議in敦賀・若狭に「ポスター発表」参加..... 38	
	「世界道路交通被害者の日」キャンペーン in 大阪..... 39	
	世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2024..... 39	
■ 世話人より他	共同代表より、世話人会報告、会計より他...40 / 原稿募集案内...44	

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

ガソリン補助金の打ち切りを提案する 意見書を提出

林 裕之(世話人)

今年(2024年)4月、政府はガソリン補助金を5月以降も続けることを決定しました。この補助金は、エネルギー価格の高騰を背景に2022年1月に始まったものですが、温室効果ガス排出削減の新たな目標を定め、日本も批准したパリ協定の精神や、国連サミットで採択された持続可能な開発目標(SDGs)の目標13「気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る」にも反します。また、カーボンニュートラルをめ

ざすことを宣言した政府の方針とも矛盾します。さらに不要不急の自動車の走行を促して大気汚染を深刻化させ、交通事故を増加させる恐れもあります。にもかかわらず、延長が繰り返されています。そこで当会は内閣総理大臣宛てにガソリン補助金の打ち切りを提案する意見書を出すことにしました。以下、その全文を掲載します。

2024(令和6)年6月17日

内閣総理大臣 岸田文雄 殿

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木 勝 足立礼子
本件担当世話人 林 裕之

ガソリン補助金の打ち切りを提案します

当会は、クルマ依存社会の弊害(交通事故、移動の格差、環境汚染、気候変動加速等)を問題視し、人の命を最優先にする安全な交通社会の実現をめざして活動している全国市民団体です。

政府は、原油などの価格高騰を受けて2022年1月に始められたガソリン補助金を本年5月以降も続けることを決定されました。この補助金により、ガソリン価格は、全国平均価格が1リットル当たり175円に抑え込まれています。

確かにガソリン補助金は物価高対策として一定の役割を果たしたとも言えるでしょう。しかしこの補助金には次のような大きな問題があるため、ガソリン補助金の打ち切りを提案します。

1 巨額のガソリン補助金は公平性を欠いている

2022年1月にガソリン補助金施策が開始されてからすでに予算額で6兆円以上、執行額で5兆円近くの税金が使われました。しかし自家用車を使わない国民にはその恩恵は限定的なものに過ぎません。不公平であると言えます。

2 ガソリン補助金は気候変動を加速させ、大気汚染を拡大する

産業革命前からの気温上昇を2℃よりも低く抑えることを世界全体の目標としつつ、1.5℃に抑える努力をすることがうたわれたパリ協定が2015年に採択されました。この協定を批准した日本政府は2020年10月、2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにするカーボンニュートラルをめざすことを宣言しました。燃焼によって大量の温室効果ガスを排出するガソリンに対する補助金施策を続行することはこうした政府の方針に反するもので、温室効果ガス削減目標の達成を困難にすると考えられます。またこれは、持続可能な開発目標(SDGs)の目標13「気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る」にも反します。さらに、ガソリン補助金は、ガソリン燃焼後に発生する排ガスに含まれている、一酸化炭素(CO)や窒素化合物(NOx)、粒子状物質など多くの汚染物質による被害を拡大させる恐れもあります。

3 ガソリン補助金は交通安全上の問題を深刻化させる恐れがある

日本では交通事故による死傷者がたいへん多くなっています。昨年(2023年)は2678人が亡くなりました。コロナ禍という状況の中で単純な比較はできませんが、前年に比べて68人(2.6%)の増加です。重傷者数は27,636人で、こちらも前年に比べて1609人(6.2%)の増加です。状態別死者数は「歩行中」が最多となっています。ガソリン補助金は、不要不急の自動車の走行を促し、こうした悲惨な事故を増やす恐れがあります。

4 日本のガソリン価格は「高い」とは言えない

ガソリン価格の低下がみられないなかでの補助金の打ち切りには抵抗感を抱く人も少なくないかもしれません。しかし日本のガソリン価格はG7各国のなかでは最も安くなっており、決して「高い」とは言えません。

公平性を欠き、気候変動の主要原因である温室効果ガスの排出を促し、交通事故リスクの低減を妨げる恐れのある一律のガソリン補助金を今後も続ける理由はありません。これをすみやかに打ち切ることを提案します。今後の支援は生活困窮者や農機具の利用時に大量のガソリンを使用せざるを得ない農業従事者等に対象を限定し、そのことによって捻出される予算は、公共交通機関の維持・活性化や歩道・自転車道の整備など、より安全で自然・社会環境への負荷が少ない持続可能な未来社会をつくるために必要な事業に振り向けていただくようお願いします。

「交通弱者の人命と移動の権利を最優先で守る 道路交通対策を求める要望書」を提出 足立礼子(世話人)

本会ではこれまでも歩行者や自転車利用者(交通弱者)の安全を守る対策を求める要望書を、関係省庁に何度も出しています。自動車優先の国の方針はなかなか変わらないものの、大きな事故などを契機に、関係機関のご努力により道路交通環境は少しずつ改善されてきています。

特筆すべきは、2026年9月から生活道路の法定速度を時速30kmとする道路交通法改正案が今年7月に決定したことです。これは当会でも26年ほど前から折に触れて何度も要望してきたことで、大きな前進だと思います。とはいえ、歩行者や自転車利用者の犠牲が多い現状はまだ続いており、交通事故自体も昨年からまた増えています。

そこで今回新たに、事故犠牲者を一人でも出さないことを願って、この要望書を、警察庁、国家公安委員会、国土交通省宛に送りました。(以下は警察庁宛の文です。要望内容はオンラインミーティング等で会員のご意見を伺いながら作成しました。)

★警察庁より8月6日付で「頂戴した御要望につきましては、今後の警察活動の参考とさせていただきます。」という回答がありました。また、国家公安委員会より8月29日付で「国家公安委員会は、警察庁を管理する行政委員会であり、お申し越しの件については、関係部局に回付いたしました。」との回答がありました。

2024(令和6)年7月28日

警察庁長官 露木康浩 殿

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木 勝 足立礼子

交通弱者の人命と安全な移動を最優先で守る道路交通対策 を求める要望書

私どもは、交通事故をはじめクルマ社会の問題を考え、交通弱者の安全が最優先に守られ、だれもが平等に移動できる交通社会の実現を願って活動をしている全国市民団体です。

貴庁をはじめ関係省庁の皆さまの交通安全対策へのご尽力に、感謝いたしております。

しかし、残念ながら2023年の交通事故は事故件数・死者数・負傷者数とも前年度より増え、24時間以内死者数は2,678人(1年間の死者は3500人前後と推計)、重傷者数は27,636人にのぼります。半世紀前の交通戦争時代に比べれば減ったとはいえ、今なおこれほど多くの人々の生存権を侵害する事態が繰り返されている現場は他に類がありません。中でも歩行者・自転車利用者、高齢者や子どもの被害が多い現状は、わが国の道路交通が弱い者の犠牲の上に成り立っている現実を表しています。

先頃、警察庁においては、生活道路の法定速度を時速30kmに定める方針(2026年9月より実施予定)を出され、歩行者の事故削減につながることを期待しております。

この対策に続いて、より安全・安心な移動空間を創出するためにさらなる規制強化や対策をお願いしたく、その提案を以下に要望として記しました。

欧州の安全先進諸国では、交通事故死者・重傷者をゼロにする「ビジョン・ゼロ」政策を掲げ、国と関係組織の連携により、交通弱者の安全を重視した対策を実施し、大きな効果をあげています。日本においても「一人の命も失わせてはならない」という責任意識をもって以下の対策要望の実施をご検討いただけますよう、切にお願いいたします。

★本要望書は、国家公安委員長、国土交通大臣、各位へも送付しています。省庁連携にて前向きにご検討をお願いいたします。

【具体的要望項目】

1：一般道路(高速道路、自動車専用道路を除く道路)の制限速度を次のように定めることを要望いたします。

1-1：規制速度標識のない一般道路は、法定最高速度を時速30kmとする。かつ、市街地の道路は法定最高速度を原則とする。

1-2：市街地の中でも、幅員6m前後の車道と分離した歩道のない道路、住宅地などの生活道路、小・中学生が通学によく使用する道路、教育・保育・コミュニティ関係施設および公園の各周辺道路については、規制速度を時速20km以下とする。また、これらの道路では、歩行者を見かけたら徐行することを義務づけ、路面への目立つ速度表示や模様ペイントなど、ドライバーに速度抑制を促す対策を講じる。「ゾーン30」「ゾーン30プラス」のエリア内にも時速20km以下のゾーンを積極的に設け、さらなる速度低減化をはかっていく。

1-3：自転車走行空間がない、もしくはあっても車道に線を引いただけの自転車通行帯しかない道路は、規制速度の可能な限りの低減をはかる。

1-4：幹線道路等で、車道と分離した歩道および自転車道のある道路は、規制速度を時速50kmとする。

(補足理由)

一般道路の法定速度は現在60km/hのため、制限速度表示のない道路は60km/h前後で飛ばす車が多くみられます。制限速度表示のある道路でも速度超過して走ることが常態化し、逆に制限速度遵守で走る車は迷惑がられるという現実があります。しかし、全死亡事故のうち制限速度違反によるものは25%に上り、速度を守った場合に比べて死亡率は9.2倍になります*1。一般道路での死亡事故は危険認知速度50km/hが最も多く、次いで60km/hです。致死率は40km/h以下で1%のところ、50km/h以下で3倍、60km/h以下で6倍と急激に上がります*2。

日本では長年、死亡事故のうち歩行者・自転車乗用者の割合が約半数にのぼり、その約半数は自宅から500m以内で被害に遭い、死亡率、死傷率は高齢者と小学生が高くなっています。

欧州では都市部全体を時速30km制限にするまちは増えており、交通事故の2割減少、大気汚染・騒音の改善などの効果がノルウェー交通経済研究所の調査で明らかにされています*3。

日本では生活道路の法定速度を2026年9月から時速30kmにする道路交通法施行令改正案が出されましたが、時速30km制限の範囲をより広範囲に市街地全体などに広げることで、まち全体の安全が向上します。

一方、生活道路のような狭い道路では、歩行者や自転車にとって時速30kmの車がすぐ脇を走ることは決して安全とはいえません。上記1-2に記した道路では、車の速度は時速20km以下で、かつ、できる限り徐行運転を義務づけることが望まれます。

デンマークやオランダ、ドイツなど欧州各国では、住宅街を時速10～20km制限の子ども優先のエリア(ボンエルフなど)にする取り組みが浸透しています。最も弱い立場の者の身体特性や行動特性を考慮した交通安全対策、まちづくりを要望いたします。

*1：令和2～4年。警察庁資料。

*2：平成30～令和4年。警察庁資料。

*3：<https://forbesjapan.com/articles/detail/71391?s=ns>

2：制限速度を徹底して守らせ、速度超過による事故を減らすために、また、道路交通法違反による事故を減らすために、次の施策を要望いたします。

2-1：道路、特に一般道路に速度違反自動取締り装置の設置を増やし、速度違反の取り締まりを強化する。設置場所は、事故や速度違反の多い地点のほか、通学路、教育・保育施設や公園の周辺なども対象とする。また、平均速度取締装置の設置も増やす(平均速度表示を行うことで、一過的な速度遵守ではなく、恒常的に速度遵守の習慣を促す効果が期待できる)。

2-2：速度違反として検知する超過速度は、制限速度に極力近い速度に設定する。現在一般に設定されている検知速度では違反への認識の甘さを抑止する効果がない。

2-3：日本で速度違反自動取締り装置の設置が進まない理由の1つに、違反者に対する出頭要請等の処理の手間の多さが挙げられている。その手間を減らし効率化を図るため、装置の読み取ったナンバープレートの登録住所へ違反通知・違反金支払い通知を自動送付するシステムを整備する*4。

2-4：信号無視、一時不停止、横断歩行者妨害、携帯電話使用、交差点内停止、追い越し禁止違反等についても、ナンバープレート自動認識装置とAI等を利用した自動取締り装置の設置を増やし、取締りを強化する。

2-5：速度違反や信号無視、横断歩行者妨害、ながら運転等の違法行為が人を死傷させるリスクに直結するという重大性を認識させ、再発を防ぐため、違反に対する罰則・罰金を大幅に強化する。現状では罰則・罰金も司法判断による刑罰も極めて甘く、抑止力になっていない。

*4：<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%80%9F%E5%BA%A6%E9%81%95%E5%8F%8D%E8%87%AA%E5%8B%95%E5%8F%96%E7%B7%A0%E8%A3%85%E7%BD%AE>
「事後捜査の負担」、「世界各国の速度違反自動取締装置」参照。

(補足理由)

北欧など欧州諸国では、一般道に速度違反自動取締り装置等を多く設置し、速度違反や信号違反などの監視を強化し、かつ違反者に高額な罰金を課すことにより、速度遵守などの徹底に大きな効果をあげていることが報告されています。カメラをあえて見える位置に設置して自発的に法を守らせる手法も功を奏しています。速度違反の検知速度も非常に厳しく、罰金も再発防止のため高額に設定している国が多くみられます。

また、違反者への通知の自動システム化を導入すれば、多くの違反について取締りから反則金納付書の送付までを自動的に行うことができ、手間も大幅に節約でき、装置を多く設置しても

対応できると思われます。

速度違反等違法行為のもたらす危険性に対する認識が甘い日本の多くのドライバーに速度遵守や一時停止、歩行者優先の意識を徹底させることは、事故削減の重要なカギとなります。「スマホ注視」などの「ながら運転」の抑止にも有効です。早急な実施をお願いいたします。

3：一般道路は自動車だけでなく歩行者・自転車利用者も平等に利用する権利があること、公共交通はマイカーに優先されることを保障し、その認識をみなが共有できるよう、次のことを要望いたします。

3-1：歩道、自転車通行空間がない道路は、可能な限り車道の車線数削減や車道の幅員の削減によってその確保を進める。

3-2：幅の広い中央分離帯がある場所は、中央分離帯を撤去するか細い柵にすることにより、自転車通行空間および車道との間隔を確保する。

3-3：複数車線の道路で路上駐車が多くの場所は、1車線がほとんど機能していないので1車線を潰して荷捌き駐車場や植栽、電柱スペースとして緩衝帯とし、その左側に自転車道又は自転車専用通行帯を設ける。ただし、交差点付近は右左折時の見通しの確保を第一とする。

3-4：自転車専用通行帯または自転車通行帯(車道端の簡易的通行帯)の歩道側に植栽や電柱帯がある場合、その場所を入れ替えて自転車通行空間と車道との間に植栽や電柱帯を配置する。ただし、交差点付近は右左折時の見通しの確保を第一とする。

3-5：生活道路は、歩行者・自転車が優先的に使用できる場所であることを車の運転者が明確に認識できるように「道路標示」(目立つカラー舗装など)を施す。

3-6：生活道路を通行する自動車の車幅は「車両制限令」第5条・6条に則るよう、各地域の警察署で道路に制限車幅数値の表示を掲げ、通行車両に周知する。

3-7：路上駐車を取り締まりを強化する。

3-8：バスや路面電車の優先レーンや優先信号を渋滞する全ての場所に整備し、バスや路面電車の速達化をはかる。

(補足理由)

日本で歩行者・自転車利用者の事故被害割合が多い要因の一つに、歩行者・自転車が安全に移動できる空間の乏しさがあります。一般道の歩道設置率は15%で、車道横の狭い路側帯を歩かねばならない道路が多く、通学路も例外ではありません。

日本の自転車の交通分担率は、先進諸国の中で自転車大国と言われるオランダやデンマークに次いで多いにもかかわらず、自転車通行空間は欧米諸国と比べて桁違いに少ない(東京23区の面積当たりの自転車通行空間はコペンハーゲンの1割弱^{*5})のが現状です。近年欧米では、地球温暖化防止やSDGsの観点から車道を減らして自転車道や歩行空間を増やし、公共交通網を使いやすくし、自動車利用を減らす対策に舵を切り替えています。国土交通省では「歩いて暮らせるまちづくり」を提唱されていますが、その実践のためにも自動車利用削減は必須です。

*5：国土交通省資料「自転車等利用環境の向上の取組」より

4：多発する交差点での事故、右左折車による歩行者や自転車利用者の被害を減らすため、歩車分離信号の増設を、設置条件の前向きな見直し(ヒヤリ事故が1件でも起きたら検討する、等)と

ともに要望いたします。

(補足理由)

歩車分離信号は、「過去2年間に右左折による人対車両の事故が2件以上発生した場合」等の設置条件や、渋滞への考慮を求める指針などがあり、設置率は未だに全信号の5%に届きません。しかし、渋滞より安全が重要であり、状況により渋滞はむしろ減るというデータも警察庁は示しています。右左折事故が起きやすい交差点、1件でもヒヤリ事故の起きた交差点などを対象に、「事故が起きる前」の設置を進めてください。

5:上記要望に記した交通安全対策には、それに見合う十分な予算が必要です。関係省庁は「第11次交通安全基本計画」達成のために必要な予算確保に努めることと同時に、以下の点も要望いたします。

5-1:立ち遅れている自転車の環境整備として、駐輪場も含めての費用を国が地方自治体に補助金として出す。

5-2:国は94・95年度に自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)の積立金から借入れた金額のうち今も約6000億円が未返済で、その一方で2023年4月から自賠責保険加入者の保険料に「被害者保護増進等事業に充当するための賦課金」を上乗せしている。しかし、保険料の目的から考えると、国が未返済の借入金は、交通事故防止対策に充当するのが筋である。借入金の早急な返済と交通安全対策への活用を行なうこと。また、自賠責保険の積立金も、事故被害者への手厚い救済と交通事故防止に積極的に役立てるよう、用途を明確化すること。

5-3:交通事故削減には公共交通網の拡充と利用推進も欠かせない。鉄軌道と道路の予算配分(令和5年で鉄道予算は道路予算の5%)に見るような道路偏重を大幅に見直し、公共交通網拡充推進と、自動車から公共交通への乗り換え誘導策を、国の責任において取り組むこと。

★本要望について、意見交換の場を設けていただきたく、お願いいたします。もしくは、文書にてご回答をお願いいたします。



タチアオイ
(会員K・Tさんの絵)

タチアオイ

「自動車車両の安全性能向上対策を求める要望書」 を提出

足立礼子(世話人)

交通事故を防ぐには、道路交通システムの対策とともに、自動車自体の事故を未然に防ぐ安全機能対策も必須です。安全機能の開発は最近進んでいますが、現実には走行している車のごく一部にしか装備されていません。

そこで、事故抑止につながる機能・装置の装

備義務化などを具体的に求める要望書を国土交通省に提出しました。

* 要望内容原案は小島啓世話人が作成し、オンラインミーティング等で会員のご意見を伺い、調整しました。

2024(令和6)年7月28日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

クルマ社会を問い直す会
共同代表 青木 勝 足立礼子

自動車車両の安全性能向上対策を求める要望書

私どもは、交通事故をはじめとするクルマ社会の問題を考え、改善を願って活動している全国組織の市民団体です。

毎日各地で起きている交通事故のほとんどは、ドライバーのミスや慢心や体調不良などによるものです。自動車は一瞬の操作ミスで人命にかかわる大事故を招く危険を内包していますが、それを運転する者の完璧・完全な運転操作も注意力も全く保障されていません。

したがって、自動車は、人間の犯しがちなミス、不測の行動、突発事態などに対応して事故に至らせない(未然に防ぐ)ためのさまざまな安全機能を装備してはなりません。しかし、現実には、安全機能はごく一部の先進車に一部の機能が装備されているにとどまっています。

EUでは、自動車のさまざまな安全機能装備の義務化を進めています。わが国でも、交通事故被害者を1人でも出さないよう、有効性が一定程度認められた安全機能装置の装備義務化を早急に進められるよう、以下の要望をいたします。

【要望骨子】

●海外で先行している自動車車両安全基準の国内適用、最新安全技術の適用義務化、技術開発の促進によって、車両の安全性能を早急に向上させる。

●新車については、トップランナーの安全性能に合わせて保安基準を迅速に強化し全車適用する。使用過程車については、費用対効果が大きい安全装置について装備を推進、または義務化する。

高齢者や交通違反検挙者等のうち、特に重大事故発生可能性の高い運転者については、対応する安全性能を満たす自動車に運転を限定する。違反者には運転免許取消等の罰則を設ける。

【対策を優先すべき項目と対策案】

1. アクセルペダル操作ミス防止

ペダル踏み間違い時加速抑制装置、後付け式ペダル踏み間違い防止装置の装備を義務づける。

- 高齢者の運転は装備車に限定する。または、後付け式のペダル踏み間違い防止装置の装着を義務づける。違反者には運転免許取消等の罰則を設ける(違反者への対応は以下同)。
- 障害物がないと作動しない等、効果が不十分な物もある^{*1}ため、確実に効果を発揮する方法を検討し、認定基準を厳格化する(低車速でのアクセル全開時は常にアクセルOFF出力、または一般的な加速度に制限する、等)。

2. 意識喪失、よそ見運転への対応

1. ドライバー異常時対応システムの装備

- 新車にドライバーの異常の自動検知・自動停止装置^{*2}を義務化する。
- 中大型の使用過程車に、自動検知・警報装置^{*3}を義務化する。
- 高齢者や、てんかん等の運転に影響のある持病がある人の運転は、自動停止装置装備車に限定する。

2. 衝突警報装置の装備^{*4}

- 使用過程車について、装備を推進する。
- 交通違反の検挙が多い者の運転は、装備車に限定する。

3. 速度超過防止

ISA(自動速度制御装置)の装備

- 新車に義務化する。
- 運転者によるオーバーライド(速度超過)を不可とする。
- 速度違反検挙者の運転は、装備車(警報のみも含む)に限定する。
- 最高速度リミッターを、法定最高速度に変更(普通車等は120km/h、原付1種は30km/h等)
- 速度違反検挙者の運転は、変更車に限定する。

4. 横断歩行者・自転車の巻き込み防止

1. 側方障害物検知装置^{*5}の装備

- 運転席から後輪までの距離が一定以上の全ての車に義務化する。

2. 斜め前方視界の保安基準強化

- フロントピラー等の死角により運転席側斜め前方の視界が悪い車^{*6}が多いため、ワイパー払拭範囲が必要な視界範囲を確保するように保安基準を強化し、新車に適用する。

5. 飲酒運転防止

アルコールインターロック装置の装備

- 飲酒運転違反者の運転は、装備車に限定する。

6. 無免許運転防止

免許証インターロック装置^{*7}の装備

- 新車に義務化する。

- 高齢者、飲酒運転違反者等の運転を対応する安全装置の装備車に限定する場合に、免許証インターロック装置も併せて義務化する。

7. 歩行者や自転車との衝突防止

1. 歩行者保護保安基準の強化

- 歩行者用エアバッグ装備等により向上する歩行者保護性能に合わせて保安基準を強化し、新車に適用する。
- 大型車を含む全ての新車に適用を拡大する。
- フロントエンド高さ^{*8}や低身長者、歩行者の路面への2次衝突^{*9}等、現在考慮されていない要因の影響が指摘されているため、より現実に即した基準に変更する。

2. 車体幅を抑制する税制、保険制度の導入

- 車体幅の増加が歩行者や自転車に対する安全上の問題となっており^{*10}、また狭い道でのすれ違いや駐車場での乗降時にも他車に対する多大な悪影響を及ぼしているため、普通自動車で一定の車体幅（例えば1.7m）超の車は、車体幅の増加に応じて自動車所有に対する税、損害保険料を上げる。

8. 事故原因究明

1. ドライブレコーダー（ブラックボックス化、運転手撮影）の装備

- 新車に義務化する。
- 交通違反の検挙が多い者の運転は、装備車に限定する。
- 運転手による証拠隠滅を防止し、運転操作の証拠を残すために、データ消去が不可能で運転手も撮影する仕様とする（ドライバー異常時対応システムとの統合も可）。

9. 事故負傷者の救護

1. eCall（自動緊急通報システム）の装備

- 新車に義務化する。
- 衝突被害軽減ブレーキシステムや側方障害物検知装置による車外の障害物情報を利用して、車への衝撃が少ない事故についても自動通報する（ひき逃げ、当て逃げ対策）。安全運転や走行抑制効果のあるテレマティクス保険の普及にも繋がる。

10. 交通違反、危険運転全般の防止

1. 車載の周囲監視用カメラの画像解析による各種危険運転防止・警報装置の装備

- 車線逸脱、車間距離不保持、一旦停止違反、進入禁止違反、追い越し禁止違反、車線変更禁止違反、駐車禁止違反、信号無視等の危険状態について、衝突被害軽減ブレーキ等のカメラ画像を利用して、危険防止のための制御や警報発報を行う装置を新車に義務化する。
- 使用過程車については、警告のみの装置^{*4}の装備を推進する。
- 交通違反の検挙が多い者や高齢者の運転は、装備車に限定する。

★本要望について、意見交換の場を設けていただきたく、お願いいたします。もしくは、文書にてご回答をお願いいたします。

参考文献

- ※1: 新たな「急アクセル時加速抑制」システムを発売 | コーポレート | グローバルニュースルーム | トヨタ自動車株式会社 公式企業サイト
- ※2: ドライバー異常時対応システム | NOAH | TOYOTA
- ※3: ドライバーステータスモニター DN-DSM
- ※4: モービルアイ 580 | 運転習慣を変える後付け警報装置モービルアイ
- ※5: 【側方衝突警報装置 義務化】に伴う「既販車への対策」とは? | 東海クラリオン 株式会社
- ※6: おじさんパニック!? プリウスはAピラーが前に伸びすぎていて スーパーカーより視界が悪い!
- ※7: 日立の指静脈認証やIC免許証と連携し さらなる高速・高精度な飲酒検知を実現した「デュアル認証式アルコール測定システム」
- ※8: 「メガSUVブーム」欧州で大問題に! 車両の大型化で死亡リスク30%増の報告、パリではSUV規制を問う住民投票も【連載】牧村和彦博士の移動×都市のDX最前線(20) | Merkmal (メルクマル) - (2)
- ※9: 歩行者事故における車両対策の効果検証
- ※10: 「メガSUVブーム」欧州で大問題に! 車両の大型化で死亡リスク30%増の報告、パリではSUV規制を問う住民投票も【連載】牧村和彦博士の移動×都市のDX最前線(20) | Merkmal (メルクマル)

以上

レポート
会の活動

第12次交通安全基本計画に係る意見聴取に 意見を送りました

足立礼子(世話人)

みなさんは、政府が5年ごとに交通安全基本計画を定めていることをご存知でしょうか。最初の第一次計画は、交通事故死者(厚生統計による1年間の死者)が年間2万1千人を超え、第一次交通戦争と呼ばれた頃の昭和46年度(1971年度)に策定されました。道路交通だけでなく、鉄道、船舶、航空も含めての安全計画です。

現在は、令和3~7年度(2021~2025年度)を対象とする、第11次交通安全基本計画が適用されています。

<https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku1/index.html>

今年の夏、内閣府は次の第12次基本計画の参

考にするため、「交通事故被害者等の団体」からの意見聴取を、ホームページにも記して実施しています。交通事故被害者等の団体からの意見聴取は、以前から実施されているそうです。

本会は交通事故被害者等だけの団体ではありませんが、会員には交通事故被害者もご遺族もおられますので、内閣府にその旨を伝えて、意見を提出しました。9月には意見聴取会が開かれる予定です。その様子は次号でお伝えします。

なお、来年には計画の中間案が公開され、それに対する市民全体からの意見公募と公聴会が開かれると思います。本会では、第7次計画の頃から中間案に対して意見を述べています。

【第12次交通安全基本計画に係る意見聴取へのクルマ社会を問い直す会の意見】

(内閣府の書式に則り、対策の視点と柱を記し、それをふまえて、課題の具体的内容と対策を記しました。)

(1)分野、対策の視点、柱

分野	視点	柱
道路交通	1：歩行者、自転車の安全・安心な移動の保障 2：交通事故の詳細な原因分析による多角的な事故防止策の推進 3：自動車の運転のリスクを共有認識できる社会作り	1：歩行者、自転車の安全を保障する道路交通環境の整備 2：自動車車両の事故防止機能の強化 3：運転免許制度の強化と教育対策 4：交通違反者の取締り・罰則の強化 5：交通死傷事故の第一当事者の行政処分・刑罰の強化

(2)課題の具体的内容及び対策

(課題の具体的内容)

自動車は、人と衝突すれば一瞬で死傷させる破壊力を有しているため、道路を走らせるにはさまざまな安全対策が必要ですが、そこが万全ではないために事故が繰り返されています。

一般道路は歩行者・自転車(交通弱者)の安全を第一とした構造やシステムにすべきですが、現状では多くの場合、道路構造や空間配分、速度、信号システム等の多くは自動車の走行が優先されています。

また、自動車は足の操作1つで暴走する危険をはらんでいますが、操作ミスや違法な運転行為を防ぐ、いわば安全弁となる装置は極めて不十分です。

さらに、運転者が安全運転をするという保障はなく、事故の大半は運転者の不注意や慢心や誤操作によるものです。しかも、日本の社会は車優位意識が根強く、違法運転にも甘く、速度違反やスマホ見ながら運転が横行しています。事故はいつ起きてもおかしくない、まさに道路は無法放任状態です。

日本で歩行者・自転車の犠牲者割合が高いのは、そのような現状の表れでもあります。昨年は交通事故死傷者が増えており、道路の危険は増しています。

第11次交通安全基本計画に記されている「世界一安全な道路交通の実現」を目指すには、道路交通環境、自動車車両の安全性、運転免許制度、違反者取締り、危険運転者の厳罰化等、どの面からも安全を最優先にした対策が必須です。今の交通安全は、子どもなど弱者側への教育指導に比重がおかれていますが、最も重要なのは、自動車は危険物であるという認識とその周知徹底、それをふまえた走行を中心とした使い方の管理と対策です。

以上の観点から、具体的な視点と、解決のための柱を提案させていただきます。ぜひ第12次交通安全基本計画に盛り込んでいただきたく、ご検討をお願い申し上げます。

(対策)

「柱1：歩行者、自転車の安全を保障する道路交通環境の整備」について

歩行者、自転車の安全向上のためには、道路に自動車と分離した移動空間を設けることが第一の対策ですが、十分な空間を設けにくい現状において、自動車の速度抑制も併せて重要な課題だと思います。

2026年9月より、生活道路の法定速度を時速30kmに定める方針が警察庁より出され、歩行者の事故削減につながる英断と期待しておりますが、さらに一步、以下のような対策を進めていただきたいと思えます。

- ・規制速度標識のない一般道路は、法定最高速度を時速30kmとする。市街地の道路も法定最高速度30kmを原則とする。
- ・市街地の中でもいわゆる生活道路、通学用道路、教育・保育・コミュニティ関係施設・公園の周辺道路は、歩行者優先空間として、規制速度を時速20km以下、歩行者のそばは徐行を義務づける。「ゾーン30」のエリア内にも歩行者優先空間を拡大していく。
- ・自転車走行空間がない、もしくはあっても車道に線を引いただけの自転車通行帯しかない道路は、規制速度の可能な限りの低減をはかる。
- ・交差点での右左折車による歩行者等の被害を減らすため、歩車分離信号を増やす。ヒヤリ事故が1件でも起きたら設置を検討する。

「柱2：自動車車両の事故防止機能の強化」について

自動車の暴走や誤操作、違法な運転操作を防ぐ装置の研究は国内外で進んでいますが、事故を減らすにはそれらの積極的な搭載が急務です。EUの自動車車両安全基準、最新安全技術等も日本で適用し、新車への搭載のほか、後付け可能なものは使用過程車に搭載を義務づけ、車両の安全性能を早急に向上させることが望まれます。

特に高齢者や交通違反検挙者で重大事故発生可能性の高い運転者の運転に関しては、問題となる運転を防ぐ装備を搭載した車に限定し、違反者には運転免許取消等の罰則を設ける、等の対応も必要です。以下は、搭載義務化を急いでいただきたい主な機能です。

- ・ペダル踏み間違い時加速抑制装置、後付け式ペダル踏み間違い防止装置
- ・ドライバーの異常の自動検知・自動停止装置
- ・衝突警報・ブレーキ装置
- ・ISA(自動速度制御装置)
- ・側方障害物検知装置
- ・アルコールインターロック装置
- ・免許証インターロック装置
- ・ドライブレコーダー

・eCall(自動緊急通報システム) 等

「柱3：運転免許制度の強化と教育対策」について

運転免許証は、自動車という危険物を公道で走らせてよいとする許可を都道府県公安委員会が認める、いわば証明書ですが、交付後は当該者の運転技能、資質、法規知識、責任意識、健康状態等についてチェックする機会は、一部の職業運転手以外はほとんどありません。

しかし人間の心身機能は極めて不確実・不安定で、気分や忙しさ、加齢などによっても変化し、それが事故に直結することは、日々の交通事故の現状が如実に物語っています。そうした運転者に起因する事故を減らすためには、次のような対策が強く望まれます。

- ・運転免許取得のための教習内容のレベルアップ(夜間、雨天時運転、一時停止義務、速度遵守、車間距離の徹底、歩行者・自転車優先の徹底など)
- ・運転免許取得時の試験と健康診断のレベルアップ(事業用自動車の初任運転者に義務づけているのと同等の適性検査の導入など)
- ・運転免許更新時にも再試験を導入し、厳しい判定基準を設ける制度の新設。

「柱4：交通違反者の取締り・罰則の強化」について

EU各国等では速度違反自動取締り装置等を多く設置しており、速度超過が少ない場合も違反とし、かつ違反者に高額な罰金を課すことにより、大きな違反抑制効果を上げているそうです。速度違反が常態化している日本にこそ取締り装置は必須です。また、違反者への通知の自動システム化を導入すれば、多くの違反について取締りから反則金納付書の送付までを自動的に行うことができます。それにより手間も大幅に節約でき、装置を多く設置しても対応できると思われます。

さらに、速度違反だけでなく、信号無視、一時不停止、携帯電話使用などの違反についても、ナンバープレート自動認識装置とAI等を利用した自動取締り装置の活用により、取締りを強化していただきたいです。

「柱5：交通死傷事故の第一当事者の行政処分・刑罰の強化」について

現在、運転者が交通死傷事故を起こしても大半は過失とみなされ、行政処分も刑事罰も極めて軽く、ほとんどの者は運転も日常生活も事故前と変わることなく継続できます。このような現実には、運転に伴う責任の重さに対する人々の認識を希薄にさせています。

運転に伴う危険を考えれば運転中の不注意や慢心や違法行為は許されざることであり、その事実及び結果の重大性を考慮した行政処分や刑事罰の強化見直しが求められます。適切な行政処分や刑事罰の適用は交通事故の抑止力にもなります。危険運転致死傷罪も、作られた目的と社会常識に沿った適用の見直しが求められます。

以上、よろしく願いいたします。



■はじめに

日本は、歩行者や自転車の交通死亡事故がG7の中でワースト2位と交通弱者の犠牲者の割合が極めて高い国です。

実際、死亡事故のニュースでよく目にするのは、横断中の歩行者事故です。

それらの事故では、飲酒や暴走、信号無視などによる車側からの飛び込み事故。また交差点では横断者を巻き込む右左折事故が後をたちません。

子どもたちを守る事故防止対策の取り組みは、交通ルール教育や手上げ運動などの自助努力、自転車乗車時は被害軽減のためヘルメットの着用などが求められています。しかし、交通弱者の死亡の減少には大きな進展がみられません。その理由は、事故防止対策が、事故そのものを減らす十分な効果のない対処対策だからです。死亡事故の原因の多くは、ドライバーのヒューマンエラーによって車が飛び込んでくることによります。実際、信号交差点では、生身の歩行者が、自らの命を守るために青信号を横断していても右左折車に見落とされ亡くなる事故があとを絶ちません。

このような観点から、信号交差点では、人と車を分けて流す信号運用への改善を痛感し、歩車分離信号の普及活動を続けてまいりました。

■福岡視察の目的

小学生だった息子を青信号横断中に左折ダンプによって奪われた私たち夫婦は、2024年5月、福岡市の歩車分離式信号群（以下歩車分離信号）を視察してまいりました。このような視察は、2002年、ロンドンの信号交差点視察や2023年、札幌の歩車分離信号密集群視察につづき3回目です。今回の視察は、10年前に福岡市を訪れたところ、市内の中州から天神にかけて歩車分離信号が多く設置されているのを目にしたことがきっかけです。私はいつか、再度しっかり視察し

福岡県警の取り組みやこの素晴らしい歩車分離信号密集群を多くの方にお伝えし普及の一助にしたいと考えておりました。

この視察後の懇談では、NPO法人いのちのミュージアムの会員である、大庭茂彌さんに福岡県警本部との調整にご尽力頂きました。おかげさまで福岡県警本部では、担当官から大変有意義なお話を伺うことができました。

■福岡市の歩車分離信号

2023年3月末現在、全国の歩車分離信号設置数は、10,184基（普及率は4.9%）です。（警察庁交通局統計より）

今回視察する福岡市の歩車分離信号普及率は4%です。昨年の都道府県別の普及率ランキングでは15位となります。（全国連絡会調べ）

2024年3月末現在の福岡県には、昨年から3基増え397基の歩車分離信号があり、そのうち福岡市には、177基が設置されています。

福岡市だけを見ると8.2%と高い普及率になっています。

そこには、スクランブル式が24基、歩行者専用現示式（斜め横断は禁止）が111基、右折車だけと分離するなどの信号が42基設置されています。

このように完全な分離信号の比率が76%と高いのが特徴です。

ちなみに、10年前に調査した東京都の一部の市では、26基の歩車分離信号があるものの、ほとんどが右折分離式で完全分離の歩車分離信号は、わずか1基しかない市もありました。福岡市の歩車分離信号の質の高さがうかがえます。

これら福岡市の歩車分離信号は、博多駅から中州、天神の明治通り周辺にかけ広範囲に設置され密集群を形成しています。

このレポートでは、福岡市の歩車分離信号密集群がどのようにして出来たのか、人や車の流した方や実態、渋滞や苦情等の実情はどうなの

福岡市 博多区・中央区の 歩車分離信号密集群



図1 福岡市の歩車分離信号群

か等、福岡県警察本部との懇談内容を交えご報告させていただきます。

太宰府の歩車分離信号

横須賀を出港し九州入りしたフェリーは、10日夜に門司港に着岸。翌日に、太宰府天満宮に向かいました。大宰府駅前には、スクランブル式の歩車分離信号が設置されています。外国人を含め多くの観光客がピョピョ、カッコーの音響と共に安心して交差点を歩きかかっていました。



写真1 西鉄大宰府駅前交差点

全てのドライバーは信号まちです。横断者を見落とすヒューマンエラーの要素はどこにもありません。つまり、ドライバーも右左折で対人事故の加害者になる要素が皆無なのです。この光景をながめ、人と車双方の安全・安心のためには、やはり人と車を分けて流す信号運用の重要性を改めて感じました。

大宰府天満宮は、現在大規模な改修を行っていました。視察前に仮本殿で歩車分離信号の普及祈願を行いました。その後西鉄福岡(天神)駅近くのホテルに到着し、翌日の下見を兼ね近くの歩車分離信号を見て回りました。

天神駅周辺には、多くの歩車分離信号が設置されています。

ふと見ると白杖の方が青信号を渡り始めるのを目にしましたが、よくみると、斜め横断をしています。あっ危ない!と思いました。しかしここにも歩車分離信号が設置されていました。この交差点は天神バスセンター前の大きな交差点です。斜め横断は禁止ですが、車は交差点に進

入してきません。福岡では、スクランブルや歩行者現示式の完全分離の交差点にはすべて音響装置が付加されています。(運用時間は7:00から21:00、夜間早朝は停止ですが……)

白杖の方は、他の横断者の靴音につられたのか？なぜ方向性を誤ったのかはわかりませんが、ここでも横断中に車が進入してこない歩車分離信号の安全性を実感しました。



写真2 白杖の横断者

雨の中での視察

翌日は、あいにくの天気で一日中雨でした。筆記用具や記録用紙を気にしながら傘をさしての視察となりました。福岡は、天神地区と博多駅間の公共交通の便がいいので、地下鉄で博多駅に向かい博多駅周辺を視察、戻ってから天神周辺の交差点を視察しました。そして最後に自転車で明治通りの博多、天神間を走行し、ドライバー側からの視点で状況を見てまわることになりました。

1) 博多駅府周辺の歩車分離信号群

博多駅は福岡市博多区に属し、全部で41の歩車分離信号が設置されています。博多駅には、日本最大級の駅ビルJR博多シティがあり駅西側には車道幅30m(歩道を合わせると50m)道路が、東側には20m(同35m)道路があります。博多駅周辺にはそれを囲むように歩車分離信号が設置されています。博多地区の視察では、博多駅博多口、博多駅筑紫口、博多駅前3丁目、博多駅東、合同庁舎前、市営駐車場交差点の6カ所を視察いたしました。

最初に出合った博多駅博多口交差点は、雨が降りしきるなか、歩行者信号が青になると、こ

こでもピヨピヨ、カッコウの音とともにたくさんの人が渡り始めます。



写真3 博多駅博多口交差点

視覚障害者用の音響スピーカーは、歩行者用信号の上に取り付けられていました。(写真4)歩行者信号内には、大まかな待ち時間を表示する点滅灯があります。歩行者用信号が赤の時、下の青信号灯のサイドが点灯し待ち時間の長さを表示します。歩行者用信号が青の時は、横断時間の長さが表示されます。



写真4 歩行者用信号

次の博多筑紫口交差点では、車両用信号が赤になるとその下に「車は止まれ」の電光看板が点灯していました。息子が東京の八王子市上川橋の交差点で左折ダンプに巻き込まれ事亡くなった30年前の信号機と比較して、隔世の感を感じました。

福岡の歩車分離信号は、特定の車線の車を流すのに矢印信号だけでなく時差式信号も利用して車両を制御しているのが印象的でした。

博多駅前3丁目交差点は、歩道橋をもつY字路交差点です。博多駅東交差点は、直角の先端にV字が組み合わせたような変形十字路交差です。

どちらの交差点も一般車両やバスがひっきりなしに行きかう大規模な交差点です。このような交差点で歩行者の安全を確保して、矢印信号や時差式信号を駆使しながら巧みにさばかれていく車の流れは圧巻です。見ていると時間がたつのを忘れてしまいました。



写真5 博多駅東交差点

博多駅から500m程の所に位置する合同庁舎前交差点は、中規模ながらY字路と十字路の2つ交差点で構成されていました。この交差点は、隣接した交差点を一つの交差点の流れとして制御しています。分離方式は、Y字路は歩行者現示式でもうひとつの十字路はスクランブル式でした。車の信号無視や横断者のフライングを見ることもなく、人も車も円滑に流れています。横断者が歩車分離信号のため安心して渡っている様子を見てると嬉しくなりました。

市営駐車場交差点は、線路脇にある20m主道路に細い従道路が交差する十字路交差点です。交差点脇がガード下になっているためドライバーが横断者を見落とししやすい交差点です。歩車分離信号にした県警の配慮をうかがえた気がしました。

2) 西鉄福岡(天神)駅周辺の歩車分離信号群

西鉄福岡駅が位置する中央区にも41基の歩車分離信号が設置されています。

駅の北側を走る明治通りには、歩車分離信号が隣接するように設置されている場所もあります。

駅の東側には、渡辺通りという30m道路が走っています。この通りは、中央署入り口交差点(スクランブル)と天神バスセンター前交差点

(歩行者現示式)に歩車分離信号が設置されています。

駅西側一帯は繁華街になっており、ここも歩車分離信号が多く設置されています。500m程のきらめき通りは、それほど道路幅がないのですが、人も車も多くごった返しており繁華街の中心地のように感じました。この通りには、きらめき通り東口、中央口、西口交差点という3カ所に信号交差点あり、全て歩行者専用現示式の歩車分離となっています。

天神の視察では、駅東側で中央警察署入口、天神バスセンター前、天神1丁目の3交差点、駅西側で、きらめき通りの3交差点とホテルに近い警固神社前交差点の7カ所の歩車分離信号と1つの非分離信号を視察してみました。

きらめき通りの交差点で目についたのは、歩行者が青の時、車が交差点に取り残され身動きできない状態になっていたり、斜め横断の歩行者をしばしば見かけました。この日は、日曜日なので、人も車もいつもより多く、道路も混んでいたのが前に進めず取り残されたのでしょう、ドライバーは、横断者の波に逆らえず車の中でおとなしく停止していました。



写真6 きらめき通り西口交差点

歩行者専用現示式は、斜め横断をさせないぶん、歩行者用の時間帯を短くできるメリットがあります。限られた時間内に、これだけ多くの横断者を渡らせるには、スクランブルにした方が短時間で大量の横断者を捌けるのでかえってよいのかなと思いました。

警固神社前交差点も歩行者専用現示式の交差

点です。その隣の今泉1は丁字路の非分離式交差点でした。いっそうのこと今泉1の交差点も歩車分離信号にすればよいのでは、と思いましたが、よく見ると主道路に交わる道路の幅員は3m程度しかありません。ここを歩車分離信号にしても歩行者の信号無視を誘発するだけだと感じ、非分離にしていることに納得しました。

■福岡県警本部での懇談会

5月13日、昨日の雨も上がり快晴、大庭さんとともに福岡県警本部に向かいました。

事前に視察の目的や質問事項を県警にお伝えしてあるため受付はスムーズです。交通規制課との懇談までには時間があつたので被害者支援・相談課に表敬訪問をさせていただきました。大庭さんは、飲酒・暴走運転の車に21歳の娘さんの命を奪われたご遺族です。以来交通事故の撲滅を求め、生命のメッセージ展(不慮の事故で亡くなった被害者の等身大の人型ボードを展示して生命の大切さを伝える)の開催や各地で講演活動を続けてきました。被害者支援・相談課では、大庭さんの被害者支援の話とともに、私も今回の目的である歩車分離信号の必要性を少し話させていただきました。対応して下さった相談課の方々は大変好意的に話を聞いてくださいました。

交通規制課では、懇談会の担当官をして下さった信号機係の村上課長補佐、生見係長が快く迎えてくださいました。

冒頭に本日の懇談のお願いを快諾頂いたお礼を申し上げ、自己紹介ののち事前に提出していた10項目の質問事項についてのお話を伺いました。村上課長補佐は、終始丁寧な回答してくださいました。

懇談内容を要約させていただきます。

〈懇談会での質疑〉

Q1: 単路に設置された歩行者用信号のカウント法について

信号機は、交差点に対で設置されています。これを信号の1基としています。

単路には歩行者用信号が設置されていますが、

この信号も交差点の1基としてカウントしているのか否かの問いです。

私たちは1992年に息子を左折ダンプに奪われて以来、全国の信号交差点を100%人と車の流れを分けた信号に改めるよう要望してきました。その要望を始めて10年後要望の信号の安全性が認められ、歩車分離式信号という呼称で全国に普及されることになりました。2023年3月末現在、全国には207,057基の信号基があります。その内10,185基の交差点が歩車分離信号に改善されています。しかし、普及率はまだ4.9%です。

その中で、直線道路で横断者が利用する押しボタン式の信号基は、どのようにカウントしているのか疑問でした。これが、10,185基ある歩車分離信号以外であるとすれば、歩車分離されている交差点の比率はもっと高くなります。単路にある歩行者用の信号基は、もともと歩車分離だからです。

A県警: 歩行者用の信号基は、歩車分離信号とは別で「単路」としています。県内では2,300基くらい。定周期で連動されているものもありプラス1,000基くらいあります

Q2: 福岡市の信号基の数について、

A県警: 2023年3月末現在、信号基の数は2,162基で、内177基が歩車分離式です。市内だけの普及率は8.2%あります。

Q3: 2001年の試験運用のモデル交差点は？

A県警: 中央区の春吉橋・吉塚駅前の交差点です

Q4: 歩車分離信号に変えてからの対人事故の減少率は？

A県警: 担当も変わり古い資料が見つからないのですが、令和四年度に4カ所に付けた半年間の結果は、歩行者1件から0件に、車同士は3件から1件に、全体で75%減となっています。

Q5: 音響装置付歩車分離信号の数は？

A県警: 音響付は福岡市内に185基あり、スクランブル式や歩行者専用現示式では100%設置しています。時間は朝7:00から夜9:00まで、早朝深夜は音なしになります。

Q6: 歩車分離信号の市民の苦情や反応は？

A県警: 昨年度は、要望がありませんでした。今年度は、スクランブルにしてほしいとの要望が

11件あり、小学校前の交差点の歩車分離をやめてほしいというのが1件ありました。

(長谷のつぶやき)

どこにでも自分の都合の事だけを考える方はいるものだなあ

Q7: 設置してからの歩車分離信号の問題は？

A 県警: 2002年から現在でもフラッシングはあります。歩車分離は事故を未然に防げますが、歩行者の待ち時間が長くなるので待ちきれずに渡ってしまう人がいる。それは今も昔も変わらないようです。

Q8: ここまで歩車分離信号群を増やしてきたのは？これまでのご苦労は？

A 県警: 現在の歩車分離信号は、平成23年頃から増やしてきました。福岡県は全国平均から見て普及が出遅れていると認識し、3年計画で人の多いところから200基増やそうと計画し、住民要望ではなく、警察の主導で安全を優先し進めていきました。

- ・住民との意見調整や渋滞の関係に気を使った
- ・押しボタンの設置では、柱のスペース設置の確保や歩道下に水道管やいろいろ埋めてあるところもあり難しいところもあります。
- ・今ある信号機の補修も費用が掛かります。
- ・今は住民の方からの要望はあまりありません。

Q9: 福岡県での歩車分離信号に改善してもらいたい場合の窓口はどこになるのでしょうか？

A 県警: 各警察署の窓口です。交通課が担当します。

Q10: 今後の設置目標については？

A 県警: 今年度は2か所くらい増やしていきたいと思っています。

私からは、合同庁舎前のすれ違い交差点や時差式信号を駆使して巧みに交通を制御する博多駅東の歩車分離信号など、視察後の感想などをお話しました。

また、信号無視等の対策には、単に「信号を守りましょう」だけでなく「人と車がお互いの通行時間帯を尊重する」という、歩行者とドライバー双方の立場を尊重させるルール作りが必要なのではとの意見も述べさせていただきました。

懇談の最後に、ご参考の一助にさせていただければと、活動の資料を提供し、本年4月に発売されたドライバー向け教育映像、「ぼくが渡った信号は青だったよ」のDVDの視聴をお願いいたしました。

大川内町平尾交差点にたたずむ安全坊や

帰路は、途中の歩車分離信号を見ながら、長崎を回り熊本から大分経由で帰ることにしました。普及率が低いとはいえ、途中の大きな都市では、時折歩車分離信号を見かけます。そんな中で通りすがりの交差点で思いもかけず感激した出来事がありました。

長崎へ向かう途中、窯元で有名な伊万里で何の変哲もない交差点に目が釘づけになりました。なぜなら、この大川内町平尾交差点には、磁器で制作された愛らしい児童人形が横断歩道を挟んで設置してあったからです。



写真7 大川内町の安全坊や

子どもの交通事故防止看板という、飛び出し坊やばかりが目につきます。

近年は飛び出し坊や看板が蔓延し、そのために「子どもは飛び出すもの」と印象づけられ定着してしまいました。しかし、実際の子どもの死亡事故ニュースを拾い上げてみると、ドライバーの信号無視や子どもを見落とす車側からの飛び込み事故が多く目につきます。交差点に設置している信号待ち人形は、手を上げじっと交差点を見つめたたずんでいました。よく見ると人形の名前は息子の名前と同じ「げんき」と書かれてあり、胸にこみ上げてくるものがありました。

けなげに車の通過を待つ子どもや、信号待ちの子どもを見かけたら、ドライバーが細心の注

意を払い徐行、停止すべきです。子どもの事故を常に飛び出しと印象づける「飛び出しくん看板」の設置は控えたいものです。

その後、九州を横断するように大分県別府に入り、門司港から帰宅いたしました。大分県や北九州市にも歩車分離信号が多く設置されています。福岡市の信号群と比較しながら視察を終えました。

【補足】大川内町では、安全人形を14体制作り、7カ所の交差点に設置しています。正式名は安全ガールとされているようです。

■福岡市の歩車分離信号視察を終えて

福岡市の歩車分離信号密集群は、健常者だけでなく視覚障害者についても配慮がなされた質の高い歩車分離信号密集群でした。今後も横断者の命を守ると同時に、加害者を生み出さない完全な歩車分離信号をさらに推し進めて行ってほしいと思いました。

福岡県警のホームページには、福岡県内の歩車分離信号の設置に関する説明が掲載されています。そこには、交差点名や設置場所、分離方式が記載された一覧があり、視覚障害者のための音響付加装置付交差点の一覧もきちんと掲載されています。

このような広報の延長線上に国民の歩行者優先思想が芽生えてくるのでしょう。

福岡県警の取り組みは、県民のみならず全国民からの支持も得られ、国が歩行者保護の交通安全を推進する上でとても良い影響を与えてくれることと思います。ぜひ他の都道府県でも、福

岡市や前回視察の札幌市のように地域住民に愛され誇れる歩車分離信号群を作っていただきたいと思いました。

懇談会での説明は、大変わかりやすく、「福岡の歩車分離信号は警察の主導です。3年計画で安全を優先し進めていきました」「今は、昔と違い歩行者優先の考え方です」と語っていた村上課長補佐のことばがとても心に残っています。

やはり交通の安全は、国民の声だけでなく警察指導が有効で大切なのだと痛感しました。

歩車分離信号のさらなる普及を

日本は、深刻な少子高齢・人口減少社会に突入しています。とりわけ国の未来を支える子どもの命はなにより大切にしていかなばなりません。国は少子化対策としてさまざまな子育て支援対策を行っていますが、青信号の交差点で巻き込み事故から、今生きている子どもの命を守ることは、重要な子育て対策の一つであると思っています。

子どもが安全に渡れる信号交差点は、全ての国民が安全に渡れる交差点です。

国は、通学路へ歩車分離信号の設置はもとより、国民が安心して子育てや日常生活がおくれる安全な歩車分離信号交差点の推進を、国策をもって推し進めていただきたいものと思います。

(東京都八王子市在住)

*会報114号では長谷智喜さんによる「札幌の歩車分離信号群を視察して」を掲載しています。

<https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2023/12/kt114.pdf>



コスモス
(会員K・Tさんの絵)

路線バスをアップグレードしよう ～神奈川県横浜市の事例から学ぶ



井坂洋士

現状維持は路線バスの縮退を招く

2023年頃から、全国の路線バスで「乗務員不足」を理由とした減便・縮小・廃止が顕著に拡大している。



市内を走る路線バスが「乗務員不足」を理由に軒並み減便されている(長野県上田市)

影響範囲が広いのも今回の特徴で、過疎化に悩む山間地や深刻なクルマ依存に悩む地方都市のみならず、都市間高速バスや、日々多くの乗客が利用する大都市圏のバス路線にまで影響が及んでいる。

乗客の多寡にかかわらず、現状維持のままでは路線バスは衰退する時代に入ってしまった。後



高頻度に運行し多くの乗客に利用されている路線ですら、「現状維持でいたら減便」の憂き目にあう(川崎市交通局)

述べる事例のように、住民生活と地域経済を支える**路線バスを維持するためには、現状維持で満足せず、アップグレードしてゆく必要がある**そうだ。

路線バスのアップグレード

「運転手不足」を手をこまめに見ていた自治体ばかりではなく、路線バスの諸問題に対応すべく、基幹バス路線の改善・更新(アップグレード)を進めていた地域もある。

路線バスが多く利用されている大都市近郊に事例が多く、とりわけ千葉県の京成バスや、神奈川県と東京都南多摩地域の神奈中バスは、コロナ禍以前より事業者が率先して連節バスを導入してきた。



神奈中バスが導入した連節バス「ツインライナー」(JR相原駅)

一定の需要がある基幹バス路線のアップグレードに**連節バスの導入**は取り組みやすい具体策だ。車内が広いぶん乗客にとっては混雑緩和につながり、事業者にとっては少ない人手で多くの乗客を運ぶことができる分かりやすいメリットがある。

車両のみならず道路(バス専用レーン)や停留場、PTPS(公共車両を優先する信号制御)なども総合的にアップグレードすると**BRT(Bus Rapid Transit)**になり、海外では事例が増えているが、道路管理者である地方自治体と交通管理者である都道府県警察の協力が欠かせず、残念ながら

国内で先進的な取り組みはほとんどない。

他には、多くのバス事業者が混在している熊本県熊本市と広島県広島市にて、2020年の法改正で解禁されたバス路線の共同経営に取り組まれている。

また、自治体主導でLRTを整備してバス路線を再編した栃木県宇都宮市や、市内電車・バスの再編に積極的に参画している富山県富山市などの事例もある。

本稿では、2024年に2箇所では連節バスの導入などに取り組まれた神奈川県横浜市の事例を紹介したい。



青61系統の時刻表(2024年4月の路線再編後)

横浜市「バスネットワーク会議」

横浜市では2020年度より、交通政策を所管する都市整備局が主導して「バスネットワーク会議」を設置し、市全体のバス路線の維持・充実に念頭に置いた効率的なバスネットワークの構築に資する計画を策定・実施してきた。

大枠は**連節バスの導入**によって生み出される経営資源を**他の路線の維持・強化**に充てるもので、幹線系統に連節バスを導入することで輸送力を確保しつつ減便し、乗務員の確保や収支効率化が見込める。そうして生まれた経営資源を収支率の低い枝線の運行便数を増やすなどして市民に還元する取り組みを行っている。

具体的には戸塚区(神奈川中央交通、2024年7月～)と青葉区(東急バス、2024年4月～)で実施されており、いずれも2024年度より連節バスの運行が始まった。

本稿では紙幅の都合から、青葉区における取組事例に絞って紹介する。

幹線系統に連節バスを導入

東急田園都市線の青葉台駅で降りて改札を出て右手、すぐ目の前にある広いバスロータリーには多くのバスがひしめいている。沿線にはかつて東急(当時の東京急行電鉄)が開発した宅地が広がっており、路線バスが沿線住民の足を支えている。

中でも今回連節バスが導入された**青61系統・日体大行き**は本数が多く、平日朝は2～5分毎、日中も5～8分毎に走っていて便利だ。

青61系統の沿線には日本体育大学(日体大)と横浜美術大学、県立田奈高校、および企業(三菱ケミカル)の研究開発拠点があって、その通学通勤需要を支える路線でもあって、乗客が多い。

よって利便性は高いが、平日朝夕は数分毎にバスが発車する過密なダイヤになっており、バスが連なって団子運転していることすらある。ここに連節バスを導入することで輸送力を確保したまま本数を減らし、利便性を損なわない形で乗務員不足に対応しようというわけだ。



平日朝の青葉台駅バスターミナル

平日朝に現地を訪ねると、青葉台駅前のバス乗り場には行列ができ、東急バスの職員が出て整理に当たっている。平日朝の通学時間帯には「急行」も走っており、急行バスは横浜美術大学(すみよし台)と日体大にしか停まらないので、誰でも乗れる一般路線バスでありながら、通学専用バスさながらだ。しかも車内が広い連節バスが導入されたことで、快適に通学できそうだ。

また、連節バスは扉が3箇所にあるが、起点で係員のいる時間帯かつ交通系ICカードの利用に限られるものの、全ての扉から乗車でき、混

雑緩和に寄与している。

美しい時代へー東急グループ

連節バス「タンデムライナー」

乗車方法

乗 降 降

2024年4月1日 運行開始!!

※青葉台駅もしくは日体大(駅点)からの乗車は、係員がいる場合、係員の案内により3つの扉から乗車が可能です。(中継・後扉は交通系ICカードのみ対応)

❗ 正しいお客さま

❗ 前扉以外から乗車するお客さま

乗継ぎのご案内

青61 ↔ 緑山61 緑山62 日体大でのお乗り継ぎ

ICカードで運賃をお支払いいただき、日体大バスでバスをお乗り継ぎいただく。「乗継割引」が適用され、2回目の乗車時には運賃をいただきます。

利用人数減少や乗務員不足で減便等の可能性

乗務員の確保が課題

赤十字路線で路線維持が難しい (現在13便運行)

東急バス 03-6412-0190

連節バス「タンデムライナー」の乗車方法(東急バスの広報資料より引用)

連節バスは2024年4月に3台導入され、10月に追加で3台導入される(計6台になる)予定となっている。新たに導入された連節バスには青葉台駅で乗り継げる東急田園都市線・大井町線を走る電車をイメージしたラッピングが施され、電車とバスを乗り継いで通学通勤する乗客に親しみやすそうだ。



新たに導入された連節バスには、青葉台駅を通る電車を模したラッピングが施されている

閑散路線を再編して増便

青葉区の取り組みでは、幹線系統に連節バスを導入することで乗務員を確保し、近隣路線の維持に振り向ける形で市民に還元される。青55系統(青葉台駅～あかね台)と青118系統(青葉台駅～奈良北団地)の便数を維持し、青55系統は恩田駅まで延伸された。

また、閑散線区の青56系統(青葉台駅～緑山循環)は、2024年4月より緑山61・62系統(日体大～緑山循環)に再編された。



路線再編図(横浜市資料より引用)

青葉台駅へ乗り入れていた青56系統(緑山循環)を日体大行きに変更し、乗客には日体大で前述の青61系統に乗り換えてもらうことで走行距離

を短縮。これにより効率化した分を増便に回し、従来は日中に2～3時間空いていた閑散ダイヤを、日中毎時1本のパターンダイヤに改めた。

乗客には途中で乗り換える手間が増えてしまうが、増便と分かりやすいダイヤで利便性を補い、利用促進を図ろうというわけだ。



日体大バスロータリーに並ぶ小型バス(緑山循環)と連節バス(青葉台駅行)

青葉台駅から緑山方面へ行くには日体大で乗り換えが必要になるが、PASMO・Suicaを使うと運賃が二重にかからないよう配慮されている。

月日	種別	利用場所	残高 / 差額
7/26	バス等	東急バス	残高 ¥ 9,080
		日体大→緑山循環	+0
7/26	バス等	東急バス 青葉台駅→日体大	残高 ¥ 9,080 -230
7/26	入出	電車 (東急田園都市線)	残高 ¥ 9,310
		青葉台	-250

PASMO・Suicaを使って日体大で乗り継ぐと、運賃が二重にかからないよう配慮されている

また、日体大には冷暖房およびバリアフリートイレが完備された待合室が設置され、酷暑の夏や寒い冬でもバス待ちが苦にならないよう配慮されている。

再編前の青56系統は東急田園都市線の青葉台駅から横浜市北西端に向かい、川崎市および町田市との境付近にある高台の玉川学園台団地を回って青葉台駅へ戻る路線で、一周(往復相当)の営業距離が約13km。片道換算で6.5kmほどになり、近隣路線に比べて長距離だ。これを日体大行きに変更することで営業距離が半分ほどになって余裕が生まれる。そのぶん増便するとと



日体大バス停には冷暖房と運行案内が完備されたガラス張りの待合室が設置された

もに、こどもの国駅に整備されたバスロータリーに乗り入れることで、こどもの国線への乗り継ぎや駅前商業施設での買物が便利になった。



こどもの国駅バスロータリーを発車する緑山62系統バス

「緑山」という地名は東京のテレビ局(TBS)が進出した際に名付けられたもので、以前は奈良町の一部だった。緑山にはテレビ局の収録スタジオとゴルフ場(2023年に廃業)があるのみで、しかも青葉台駅から自社の送迎バスを運行しているので、路線バスには寄与しない。名前こそ「緑山循環」だが、乗客の大半は奈良町北部の玉川学園台地区の住民だろう。

玉川学園台は駅から離れた閑静な低層住宅地で、約500世帯、人口約1,500人。その名の通り高台にあって、西側は玉川学園の敷地に隣接しているが、玉川学園前駅からは離れている。

同じ奈良町にある奈良北団地は1971年に日本住宅公団(現在のUR)によって造成された公団住宅で比較的人口も多いが、玉川学園台は少し離れた場所で民間が造成した住宅地で、分譲から50年ほど経って高齢化が進んでおり、この地区を含む奈良町の高齢化率は36.3%で、青葉区全域

の23.2%と比べて高くなっている。

また、北側に隣接する川崎市麻生区岡上は市街化調整区域・農業振興地域で農地が広がり、その先にある鶴川駅も2～3km離れている。



緑山バス停付近から鶴川駅側には川崎市の農業振興地域が広がる

他に沿線の集客施設は「こどもの国」があるが、並行して電車（こどもの国線）があるし、本系統の休日日中の運行本数は平日とほぼ変わらないので、このバスは「こどもの国」へのアクセス路線としてはあまり機能していないようだ。



山に囲まれた斜面に低層住宅が広がる玉川学園台最寄駅（こどもの国駅）は右手に2kmほど

最寄り駅は南側に東急こどもの国線のこどもの国駅があって、歩いて15～30分ほど（1～2km）だが、駅との標高差は最大40mほどあり坂道が続く。逆の北側には小田急小田原線の鶴川駅もあるが、道なりに2～3kmあり、しかも山越えになるので、高齢者のみならず、現役世代でも日常的に歩くのは厳しいだろう。

医療機関は地域内にあるが（緑協和病院）、近隣の食品スーパーは駅付近か奈良北団地（1～3km）まで行く必要があり、バスがないと日常生活に支障をきたすだろう。

実際、横浜市が調査したところ、青56系統（緑山循環）の利用目的は41%が買物、13%が通院だったそうだ。通勤客も3割いるが、過半が買物・

通院利用で、沿線住民の日常生活を支える足として機能している。

こうした土地柄もあって横浜市役所は2007年頃から「地域交通サポート事業」の一環で路線バス改善に取り組んできた。

隣接する川崎市を通り抜けて東京都町田市にある鶴川駅まで行く小田急バス（鶴09系統）が2006年より運行し始め、今ではこちらの方が乗客が多いようだ。運行本数は毎時1本程度だが、青葉台駅よりも鶴川駅の方が近く、食品スーパーなどの商業施設も鶴川駅前に複数あるので、日常の買物も県境を越えて鶴川駅まで行く方が便利なのだろう。



奈良町の住民を乗せて緑山バス停を通過する小田急バス鶴川駅行き

反面、青葉台駅方面へ行く需要は多くないようで、筆者が時々このバスに乗るといつも乗客は少ないが、路線再編前の2021年度実績で1便（循環）あたり31.2人。前述の青61系統（青葉台駅～日体大）は1往復あたり34.3人なので、朝夕の通勤通学時間帯などはきっと混むのだろう。

また、市境を越えて鶴川駅方面に出ても行政サービスを受けられないので、横浜市青葉区の中心街である青葉台駅に出られるルートを残しておく意義があったのだろう。通勤通学と高齢者等では移動の目的が変わってくることに配慮されているのだと思われる。

しかし再編前は運行本数が少なく、日中2～3時間も空く時間帯があって日中の利用は厳しかったが、路線再編により走行時間が一周48分に短縮し、乗務員1人体制で増便が可能となって、再編後は日中毎時1本のパターンダイヤ（朝夕は増便）が実現した。利用者目線に立つと、途中で乗り換える不便と引き換えに乗車機会が増えた格好だ。

こどもの国-東山循環線【循環】青葉台行き			
こども国線 発車予定時刻表			
平日	土曜	休日	
06	31	31	
02 54	21	21	
53	11	11	
	02	02	
	11	11	
29	29	29	
	57	57	
08	18	18	
05	21	21	
11	21	21	
	53	53	
00	03	03	
11	08	08	
03 52	01 58	01 58	
42	21	21	

こどもの国 (正門前) 東山日体大行き			
こどもの国線 (東山) 東山日体大行き			
平日	土曜	休日	
06 49	09	09	
34	24	24	
14	14	14	
12	12	12	
11	11	11	
11	11	11	
12	12	12	
13	13	13	
14	14	14	
15	15	15	
16	16	16	
17	17	17	
18	18	18	
19	19	19	
20	20	20	
21	21	21	
22	22	22	
23	23	23	
24	24	24	
25	25	25	
26	26	26	
27	27	27	
28	28	28	
29	29	29	
30	30	30	
31	31	31	
32	32	32	
33	33	33	
34	34	34	
35	35	35	
36	36	36	
37	37	37	
38	38	38	
39	39	39	
40	40	40	
41	41	41	
42	42	42	

再編前 2015年 再編後 2024年

東急バス緑山循環システムの路線再編前後の時刻表

また、日中の便(緑山62系統)は こどもの国駅前に整備されたバスロータリーに乗り入れるようになり、こどもの国駅での電車への乗り換えも便利になった。

ちなみに、こどもの国線は東急電鉄が運行しているが、かつては「こどもの国協会」が施設を保有しており(第三種鉄道事業者)、「こどもの国」の来園者向けに運行していた。横浜市ではこの鉄道を通勤路線化することとし、市と県、東急などが出資する「横浜高速鉄道」が鉄道施設を譲り受け、中間駅を設けて、2000年より通勤路線としても利用できるようになった。現在は朝6時台から夜23時台まで(平日は24時頃まで)、平日朝夕に毎時5本、日中は毎時3本の電車が走っている。

行政が主体的に係わって路線バスのアップグレードを

今回の事例では、基幹路線を改良することで効率化して余裕を生み出し、それを閑散線区の維持・活性化に振り向けるという手法が採られている。

大都市近郊の住宅地などでは路線バスが多くの乗客に利用されている線区も少なくないが、黒字路線だからと事業者任せにするのではなく、多

くの市民に利用されている路線だからこそ投資をしてアップグレードすることが肝要だ。

そして、その投資効果を閑散線区の維持や増便に回すことで市民に還元する仕組みもよく出来ている。

とはいえ、毎日の生活に欠かせない路線バスだけに、今回のような大掛かりな路線再編をバス事業者が単独で実施するのは難しいだろう。自治体が主導することで納得感のある形で実現できた面もありそうだ。

今回紹介した再編のいきさつは、横浜市役所の「バスネットワーク会議」資料に記録・公開されている。この資料を見ると、横浜市と東急バスが度々沿線住民に説明会を開いたりアンケートを取ったりして、沿線住民が乗り換えの不便を受け入れる代わりに増便を実現した経緯を垣間見ることができる。

自治体とバス事業者の役割分担や、横浜市が実施したバスベイ*の拡張、説明会の内容や導入スケジュールなど具体的な施策の進め方も横浜市のWebサイトで公開されているので、詳細はそちらをご覧ください。

*歩道に切り込みを入れて設けるバスの停車スペース。乗降の利便を図り、後続車に追い越しをさせやすくするのが目的。(会報係)

Q 横浜市 青葉区北西部でバス路線を維持していくための取組について

(神奈川県川崎市在住)

※本稿は紙幅の都合で誌面では脚注を省略しています。脚注・出典・参考資料はWeb版をご覧ください。

Q クルマ社会を問い直す会 資料・データ・研究報告

現在、70代半ばの会員です。40代後半に会員になったと記憶しています。弟が喘息患者や交通事故被害者支援の活動をしていて、会を知りました。旧国鉄のストが繰り返される中で、「それ行けトラック輸送だ」と物流の流れが鉄道貨物からトラック輸送に変わったという話が頭に残っています。その頃から日本は経済成長へまっしぐら。森林、田畑が壊されて、新しい道路ができ、それによって、郊外へのスプロール化が進み、更に車は必要不可欠なアイテムと煽られて、どんどん生産され、渋滞解消を理由に更にバイパス道路を造り、地域の生活を支えた中心市街地が寂れ、新しいロードサイドには無秩序に店舗や住宅ができ、アグリーな景観になっていくのを怒っていました。

その陰でかけがえのないたくさんの命が車に轢き殺されたり、一生続く後遺症に追い込まれたりしている事を知りました。更に、子ども期に必要とされる身近な生育環境、子ども達が自然に触れたり、飛び回って遊ぶ経験が失われつつあることを危惧する方のお話も聞いたりしました。

道は市民の生活の共有の空間(場所)であり、その空間は子どもの情緒と身体の発達を育んできた事が忘れ去られていると感じていました。そんな折りに、6月12日の日経新聞春秋欄で、「道は誰のものなのか」という民俗学者宮本常一さんの言葉を見つけて、会の先達たちの活動と自分のあの頃の思いが蘇ったのでした。

①「道はだれのものなのか」

～札幌は会発足の発祥地～

新しい会員の方は札幌市で開催されていた「道はだれのもの？写真展」をご存じないかも知れません。私も札幌市の写真展は知りません。しかし、そのテーマで会が作った複数のパネルを会のイベントで度々展示していたことは知っています。危険で騒音や排気ガスがひどい道路や狭くて危険な歩道などの他に、対照的な項目として、道路や路地で遊ぶ昭和前半期の子ども達、

ヨーロッパの安全で安心な歩道、ボンエルフ(人とクルマの共存する生活道路)やゆったりとした自転車専用道の写真がパネルに貼ってありました。

今年の総会後の講演会で宮田浩介氏から、ヨーロッパ自転車先進国の事例と自転車専用レーンの評価基準などのお話を聞きました(会報116号に報告があります。*1)。子どもと親、友達同士が並んでおしゃべりしながら走行できるかが評価基準の中にあり、実際にそれができる専用ゾーンがあるなんて、そんなことを望んでよいなんて……。日本の法律では車道の端っこを縦一列に並んで走らなくてははいけません。「自転車は車道の端っこを遠慮しながら、絶対拡がらないで縦一列に走らなくてはならない」という常識が私の中で崩れたのです。

最近やっと日本の自転車専用レーンは少しずつ設置されるようになりました。私の実家のある愛知県豊橋市も駅近くの道路の一部に突如、自転車専用レーンができました。私の住む松戸市の新松戸駅西口周辺にもかなり立派な自転車専用レーンができ、歩行者も自転車走行者も安心できる空間のシェアリング(分け合い)ができています。

そこで思い出したのは会の発足何年か後に札幌市で会の団体会員さん達が自転車専用レーンを求めて社会実験をされたことです。札幌市は会の発祥の地と言ってよい場所です。行き過ぎたクルマ依存社会を問い直し、歩行者が命の危険に脅かされないで安全に歩くことができることと同時に、自転車を優れた移動手段と考え(通学の手段でもありますね)、多発する自転車走行中の事故を減らすために、自転車の走行空間を主張する活動は先進的でした。まだまだですが、やっとここまでできました。少しも変わらないと怒り、嘆くことは尤もですが、会の方向性と視点に誇りを持ち、総会でどなたかがおっしゃっていたように、「思いを共感しあえる」会の存続を応援していきたいと思います。

②歩道のデザイン

～通行帯と施設帯という考え方～

その「道はだれのものなのか」の投げかけを通して思い出したことが他にもあります。当会の会員である津田美知子氏が以前に総会での講演会で話されたことです。氏の著書「マイナスのデザイン」と「通行帯のデザイン」は建築士としての専門性と地道な実地活動調査で書かれた、かなり厚みのある本です。車椅子の方や視覚障害の方と一緒に実際に歩いて調査をされ、歩道の素材の問題など様々な指摘と提案をされています。(当会会報62号・63号に津田美知子氏の寄稿原稿が掲載されています。*)

私は何より、歩道の空間デザインの基本原則、「通行帯」と「施設帯」という言葉に合点したのです。(近年の夏の暑さを経験すると、「植樹帯」があればなお良いですね。)

ずっと以前になりますが、私は埼玉県草加市の獨協大学前駅の東口商店街を歩いて行きましたが、その商店街の歩道は道路関係の施設、街路樹、商店会の善意の花壇、ポスト、店舗前の自転車置き場、宣伝の旗などがごちゃごちゃと配置されていました。それらを氏が話された原則で整理整頓、誘導すれば、どんなに歩きやすく、見通しと景観が良くなるのにと感じていました。一度は商店会の方に意見を伝えたこともあったと思います。ところが一昨年から、機会があって行きましたら、この原則に則ったかのように、花壇がポストや電柱、街路樹などの「施設帯」に一直線に収められ、歩行者の為の「通行帯」空間が真っ直ぐに確保されていたのです。

③歩道のデザイン～素材と平坦化について～

歩道の素材については、適度に弾力性と浸水性があるものがよく、石畳や細かいタイルは白杖や車椅子の車輪が挟まること、車椅子の方に振動が負荷と不快を与えるから望ましくないということでした。

平坦化については以前から会員の間で議論がされていたことです。住民の車の出入りのために歩道を斜めに切り下げることをやめて平らにすることです。現在、行政の方針はどうなっ

ているのでしょうか？

私の住まいは松戸市で、常磐線と千代田線の北小金駅東口から徒歩で15分程の場所にあります。両側に2.5メートルほどの歩道があり、1車線ずつの車道が国道6号線に交差するまで続いています。昔の道路で、車道と歩道の高さが違います。かつては水戸街道の宿場があった歴史ある街道筋の道路です。昔からの店舗はほとんど閉店し、代替わりして、建て替えられ、新しい住宅が増えています。ところが新旧入り交じった住宅の住人の車の出入りのために、歩道幅の半分～2/3が斜めに切り下げられたままなのです。道路を修復する工事の様子を見ていたことがあります。残念ながら、ご丁寧に以前と同じように傾斜をつけていました。そのため、今もなお歩道は波打っています。行政側には今後歩行者の視点に立って、歩道の切り下げの幅を少なくする、できれば全部フラット(平坦)にして、車段差プレートなどで対応してもらうことを提案し、調整して頂きたいと思います。



斜めに切り下げられて歩きにくく、危険な歩道。

この歩道は小学校や幼稚園の通園、通学路であり、寺の参道でもあり、駅までの通勤路でもあります。沿線住民の権利と主張されれば、返す言葉が見つかりませんが、1日数回の車の出入りのために多くの子どもや市民がなぜ、平らな歩道をゆったりと使えないのでしょうか？若い方は気にならないかも知れませんが、私達高齢者は、バランスをとるためにストレスを感じます。車椅子利用者、車椅子を押す人、手足にマヒがある方、シニアカーに乗る方にはストレ

スどころでなく、危険です。更に歩道は手押し車、ショッピングカート、ベビーカーを押す方も使います。ここでも「道はだれのものなのか」と投げかけたいと思います。それでも車道との境界のポールの位置を変えて、歩道スペースを広くしたり、連続して歩道を平らにしてポールを設置したり、少しずつ改善されたなと思う場所もあり、喜んでます。



フラットになり、車道と歩道の間
ポールが設置された歩道。

先日、テレビ朝日の「羽鳥慎一モーニングショー」で、シニアカーが車道を走っていることが取り上げられました。私は足が弱っていて、長い歩行が辛くなっています。それで電動アシスト自転車近場の用事に使っています。専用自転車レーンはありませんが、車道は危険を感じても平らなので走りやすいです。だから、シニアカーに乗る高齢者が車道を走りたい気持ちがよく分かります。TVで報じられていたように、高齢者が法律違反と知りながら車道を走っていたのは、歩道が一部は広くても途中で段差があったり、切り下げられて傾斜していたり、急に狭くなったり、電柱などの障害物があったりして、シニアカーで連続して安全に走ることができない危険と苦勞を知っているからだと思います。

④グランドデザイン～市民の健康とコミュニティ、社会性を育てるために～

私は膝に痛みがありますが、中距離、長距離の外出時は予防のために膝にサポーター、腰にコルセットを付けて、歩きや自転車やバスで駅

まで行き、鉄道に乗り、バスに乗り換えて、今は何とか自立的に移動しています。だから、乗り換え時に駅のロータリーやバス待合スペース、バス停に椅子やベンチがあったらいいなと度々思います。私より大変そうで、辛そうなお見かけします。バスを待つ時、ベンチや椅子があれば、一息ついてちょっとおしゃべりもできて、爽やかな気持ちで次に向かえます。鉄道駅の整備は隔世の感があるほど進み、私は助かっていますが、バスへの乗り換えや公共施設、周辺の商店へのアクセスについての意識はまだ拡がっていません。高齢者だけでなく、若者も子どもも、クルマを使わず公共交通で、安心して、楽に、気持ちよく街に出かけられるようになればよいな、と思うのです。私の勘違いかも知れませんが、それが街の価値を高める「グランドデザイン」だと思います。

地域の足を担っているバス事業は、運転手不足や利用者の減少で経営に苦慮しているようです。そんな中ですが、鉄道会社が鉄道利用者のために想像力を働かせて、駅周辺にベンチを設置するのはいかがでしょうか？既に実施している自治体もあるようですが、コミュニティバスがない地域に民間委託でミニバスを走らせるのも一案と思います。公共の移動手段を鉄道会社、バス会社、タクシー会社などと行政が連携して、時には大きなスーツケースや重い荷物を持って移動する市民や観光客を応援してほしいと思います。市民にとって、交通、移動の利便さは生活の質を左右する大きな要素です。移動サービスの充実が生活の質を上げるだけでなく、わが街への愛着、わが街の満足度と価値を確実に高めると思います。

⑤生活道路～クルマに優先権を与えない～

物流の根幹である高速道路や幹線道路については、クルマなしの生活を貫いていますので、分かりません。でも命を最優先とすれば、日本の生活道路の概念を変えなければなりません。2026年9月から生活道路の時速制限が60kmから30kmに変更されることが閣議決定されたそうです。私はすごいことだと喜んだのですが、その生活道路という規定が曲者なのでした。私の感覚で考

える生活道路ではないのです。「中央分離帯及び中央線がなく、しかも幅が5.5メートル以下」という規定があるのです。道は続いていて、線ですが、面と捉えることが大事だと思います。住宅が密集する地域では幹線道路以外は生活道路ゾーンにして、時速30kmの速度制限にする方向をなぜ、目指せないのでしょうか？

そこで思い出したのは、会員である今井博之氏の研究と寄稿です。特にこども環境学会での報告に加筆された「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」という小冊子は、道が人を育て人をつなぐ上で果たす役割の重要性を伝えるものでした。^{*3}

その後、氏はドイツやオランダ、スウェーデンの取り組みを『クルマ社会と子どもたち』（その後）：交通沈静化の海外の取り組み』、『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』の2冊の小冊子にまとめられ、会より発行されました。^{*3}「子どもを交通事故から守ることと、身近な道路で安心して遊べる環境が子どもの発育や発達に影響する」ということは会の発足の根幹であると思います。

「ボンネルフ」（生活の庭）という言葉を知ったのも今井氏の小冊子です。「ボンネルフ」の本質はクルマの速度を低速にすること、通過交通を入れないことで、その基本理念は①優先権を自動車に与えない ②道路で遊ぶことを禁止しない ③歩道に駐車させない ④高速で走れない（時速30km以下）（小冊子より引用）。

2007年の「こども環境学会」で、“道草ができるまちづくり”をテーマにした特別シンポジウムが開かれ、子どもが交通事故に遭わないで、自由に移動できて、集団で遊べるような安全な道路を生活環境の中に造ることが一つの重要なカギであることが示されました。（会報48号に報告があります。^{*4}）

あの頃私は、「生活道路を子どもの命と発達を守る環境、空間として考えること、幼児期、学童期にしっかり歩くことが基本の体をつくること、成長段階に合わせて、自立的に行動をあげ、身近な自然や地域の大人に接することで情緒や社会性が育つ」と教わり、その環境をつくるこ

とが大人の役目と感じていました。力不足でその役目は果たすことはできませんでした。保育施設は増えても、大事な子ども期にそういう経験ができていないのか？保育現場では声をあげることもできず、散歩や外遊びの体験をしてもらうためにご苦労されていることと思います。それでも会の活動は多少なりとも、国や行政を動かし、私は何にもしなくても、我が家の近くの小学校に続く車道の一部は「時速30」、「学童注意」のペイントがあり、学校に続く道路の前の横断歩道は押せば直ぐに青に変わる信号になっています。まだまだですが、少しずつ、変わってきています。



最近遭遇したこども園の子どもたちのお散歩。

私は今年の総会後の講演・対談会で宮田浩介氏の欧米先進国の先進的な自転車専用レーンのお話^{*1}を聞いて、その政策や整備の根底に、平等に人間の命や健康を守る社会的環境、空間を取り戻したいという精神があるのではないかな？と思ったのです。そして、「子どもの命を守り、成長・発達を育む環境をよくすること」こそ、多くの人々に平等に寄与し、「生活の質(QOL)をより良いものにすること」であると再認識したのです。

⑥私の今の思い

私は、もっと高齢になっても、ささやかでも快適で生きる喜びと感謝の気持ちが湧き上がるような場所、四季の変化を楽しめる心地よい小道、一息ついて自然の風や光を感じることができるベンチ、街路樹の続く歩道がゆったりとし

た道路など、安全で安心でき、ほっとできるスポットやゾーンを近くに見つけて、増やすことをしていきたいと思います。

映画「パーフェクトデイズ」で役所広司さん演ずる平山は、清掃道具を積んだ軽自動車で移動しながら、公衆トイレの清掃員の仕事を丁寧に行っている。お昼はお気に入りの緑陰のベンチでとる。そこで見つけた未生の小さな木を持ち帰る。仕事が終わると着替えて自転車で銭湯に行き、顔なじみの店に夕飯を食べに行く。毎日繰り返される生活は喜びで満たされているようだ。クルマで回る都会の景色も自転車で走る街の景色も、彼のまなざしで見ると、輝いているようだ。

私も自分の街を彼のまなざし、心持ちで見てもみようと思っています。自分の街が違っ

て見えるかも知れません。そして、少しでも地域で育つ子ども達や若い世代に残せることはないか？伝えられることはないか？とこれまでの会の活動や会に協力して下さった方々に感謝しながら、考えていこうと思っています。

(添付写真はいずれも千葉県松戸市、常磐線北小金駅周辺道路)

*1 <https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2024/06/kt116.pdf>

*2 <https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2021/08/kt062.pdf>

*3 <https://kuruma-toinaosu.org/imai-writing/>

*4 <https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2021/08/kt048.pdf>

(千葉県松戸市在住)

投稿

川柳

歩行者に

優しいクルマ

どこにある？

人命を

奪うクルマの

知らぬ顔

クルマメーカー

不正の闇に

染められて

クルマ社会

生きるか死ぬかは

運次第

クルマ事故

起きて当たり前と

思わされ

飛び出せば

命の保障

無い日常

(直)

歩ける日々、なんと幸せな日々でしょう。整形外科の名医の言葉、「歩くことはハビリ」と。

私は今ハビリ中なんだと、日に当たり、雨の日もセッセ、セッセと歩く日々でした。一行日記に「今日は何分歩いた」と記す欄もあり、ノルマの為にも。小貝川べり、牛久沼のほとりと、ここらあたりは、すてきな歩道に恵まれています。それに、私たちの“会”は「クルマ優先社会からの脱却、道を安全に歩ける権利」を求めており、多くの会員は歩くことの意義をよく知り、大切にしていると思います。“会”の初代代表の杉田聡さんは、著書の中で歩くことを勧めていましたし。セッセ、セッセ。

しかし、です。歩きすぎてもダメということがわかりました。寒かった冬、右足のかかをつくると痛いのです。痛い、痛い、痛くて歩けない。私が歩けなくなる？ 足をなでながら私は泣きました。

タクシーで整形外科へ。先生は、私の足を診

てさわって、「骨折もなにもしていません。春が来たら、歩けるようになるでしょう。歩きすぎてはいけません。」

「トシだから」とは言いませんでしたが、湿布もなにもくれませんでした。「程々に」と。わかりました。

私の大事な足。いつまでも歩きたい。『死ぬまで歩きたい』という本が見つかり、参考しています。別のある人が本に書いていました。「歩いて、食べ物がおいしい。」この2つは生きる日々で最も大事なことであると。大事な大事な私の足。労わりながら死ぬまでがんばります。

毎日新聞のある日の川柳欄より

治療兼ね二駅歩く医者通い

「歩け」だけ言われ払った初診料

みなさま、歩ける喜びを共にかみしめましょう。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

新入会員からのメッセージ

S.Kさん

愛知県にある公共交通機関に勤務しております。

公共交通機関は、人口減少、コロナ禍による人々の行動様式の変化、さらに原油高による燃料費、電気代、その他部品やオイルなども軒並み値上がりしており、経営環境が厳しくなっております。高度経済成長時とは、あまりにも環境が変わっているのに、同じように利益を上げる事を要求されています。今後進む人口減少の中でも、事業を持続可能とするためにも、国や自治体からの援助を拡充する必要があるのではないかと考えております。

また、毎年のように交通事故で多くの方が亡くなったり、怪我をされたりしているのを見て、マイカー利用者が多すぎるため道路環境が悪く、ドライバーがストレスフルな状態で運転しないといけないため、注意散漫になり事故が減らないのではないのかと考えています。

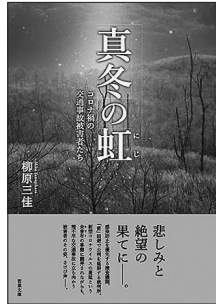
より良い社会を実現するため、思っているだけでは変わらないので、自分自身行動するために知識を増やしたり、何をすれば車中心の世の中を変えられるのかを知りたく、入会致しました。みなさんの意見を参考にして、1から勉強させてもらおうと思っております。

どうかよろしくお願い致します。

(愛知県名古屋市在住)

『真冬の虹 コロナ禍の交通事故被害者たち』

柳原三佳 著
 若葉文庫
 2024年7月刊
 A5版 192ページ
 1,650円(税込)
 ISBN 978-4908752216



著者の柳原三佳さんは、交通事故被害者のおかれた不当な立場の現状や司法の問題などを多く取り上げているジャーナリストです。本も多く出されており、本会でも2014年に「取材から見えてきた『危険運転』の現実」というテーマでご講演いただきました*。

この新刊で柳原さんは、コロナ禍の頃に出会った交通事故被害者ご遺族の話や現場の状況、裁判の判決などを追い、今も繰り返され続ける交通事故の理不尽な現状と課題を伝えています。

事故現場の初動捜査に不備や甘さが多いこと(加害者のスマホを押収することもしない例があるなど)、被害者が死亡した場合加害者の言い分が通りやすく被害者は濡れ衣を着せられやすいこと、疑問を正すには被害者遺族が自ら調べて証拠を集めなければならないこと、確信犯的な違法運転や非常識な運転操作で相手を死なせてもほとんどの判決は加害者に甘く執行猶予がつくこと、過去に死傷事故歴が複数あっても職業運転手として働けること、死亡ひき逃げ逃走犯の時効が過失致死罪逃走犯の時効より3年も短いこと……等々。

突然の交通事故で命を奪われる、あるいは重傷を負わされるということ自体あってはならないことなのに、その被害に遭った側がこれほど不当で納得しがたい状況におかれていてよいのか、——穏やかな文の中にも、現状放置の政府や警察や司法への強い疑問が垣間見えます。

交通事故が絶え間なく起きる中で、警察も司法も数をこなすのに追われ、「前例にならう」ことしか考えずに黙々と「処理」している、というのが現実でしょうか。ほとんどの国民は、事故被害に遭うとこのような理不尽な現実と直面するかもしれないとは全く知りません。いや、国民が知らないから、平然と繰り返されているのかもしれない。

そうした疑問と同時に、本書に記された被害者ご家族の方々の話からは、かけがえのない家族、慈しみ育てたわが子を突然車につぶされて奪われることの残酷さ、やり場のない怒りや絶望感、一生癒えることのない悲しみの深さが、痛いほど伝わってきます。

本会会員である佐藤清志さんや長谷智喜さんのお話も登場します。

コロナ禍にスポットを当てたことについて、柳原さんは、『はたして、交通事故から命を守る対策にも、感染症と同じだけの熱量が注がれてきたといえるだろうか……』という疑問を抱いたこと、『同じ「命」であるはずなのに、その優先順位に差がつけられているような気がしてならなかった』という思いをあとがきに記しています。(A)

*講演報告は会報76号に掲載されています。

<https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2021/08/kt076.pdf>

『移動から公共交通を問い直す コロナ禍が気づかせたこと』

西村 茂 著
自治体研究社
2024年7月刊
A5版 172ページ
1,980円(税込)
ISBN 9784880377728



2022年に、本会で「移動と地域公共交通を考える—コロナ禍と日仏比較から—」というテーマでご講演*いただいた西村茂さん(金沢大学名誉教授)が、新著を出されました。

コロナ禍によって移動の意味や形態が多様化してきた中で、また、高齢化がさらに進み、地球環境悪化が加速する中で、これからの移動のあり方、公共交通の役割を広く考え直す内容です。

第1部では、コロナ禍により利用者が激減した地方のバスや鉄道事業が大きな打撃を受け、今も厳しさが続く現状と、それに対する国の支援・補助はどのようなものであったのか(適切といえるものだったのか)が、記されています。

第2部ではご専門であるフランスの地方自治や交通権の最新情報や交通の現状と、日本における移動の権利や地域公共交通に対する考え、法制度の相違などについて記されています。第3部では「くるま社会」のもたらず環境負荷や格差などの課題と、くるまに依存しない移動のあ

り方(オンデマンド交通や小型モビリティなど)について、第4部では地域の移動交通を支える税のあり方や国の責務について、いずれもデータや国内外の事例を紹介しながら考察されています。

読み進めるうちに否応なく見えてくるのは、日本においては「移動の権利は人権問題である」という認識が国にも国民にもないこと、そのため移動の権利を保障し具体的に支える国の責任も明確にされず実質的な支援もなされない、という現実です。フランスにおいても移動の地域格差は広がっているようですが、憲法に交通権が明記されているので国民が抗議の声を挙げ、人権問題として認識される点が異なります。日本の交通政策は、経済活性に結びつくものに主眼をおいており、地域公共交通問題は主要課題でないことは、現実が物語っています。

本書の話題は多岐にわたります。クルマ社会を後押しした半島振興法、まちのスプロール化をおおる立地適正化計画、フランスの交通の現状など、教えられることが多くあります。また、ライドシェア推奨策などの対策、デマンド交通の課題、交通税の意義、公共交通無料化のもたらず多様なプラス効果等々、これからの交通を考える上で参考にすべきことが示唆されています。(A)

★この本は著者の西村茂さんより本会にご寄贈いただきました。ありがとうございます。お読みになりたい方は世話人の足立までお知らせください。

*講演報告は会報108号に掲載されています。
<https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2022/07/kt108.pdf>

会員の皆様からの情報や出版社の情報などを参考にした、出版物の案内です。

『これからの地域公共交通』

株式会社十六総合研究所 編
集委員会 著
岐阜新聞社
2023年4月刊
A4版 136ページ
1100円(税込)
ISBN：978-4877973223



地域住民の健康で豊かな暮らしと持続可能な地域の実現に重要な役割を担う公共交通。私たちの生活に欠かせないその重要インフラが、利用客の減少などからその存続を危うくしつつあります。本書では、特に地方で深刻化しつつあるこの問題に対して調査、分析を行い解決策を提言します。(出版社の紹介文より)

●目次

- 第1章：移動の重要性と地域公共交通の現状
- 第2章：地域の公共交通を支える交通手段
- 第3章：公共交通に関する意識についてのアンケート
- 第4章：公共交通の維持・存続を考えるうえでの視点
- 第5章：地域公共交通の再構築
- 第6章：提言
- 第7章：特別インタビュー
(名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター 加藤博和教授)
- 第8章：十六総合研究所の取り組み

『おりたたみ自転車と旅しています』

星井さえこ 著
KADOKAWA
2023年3月刊
A5判 200ページ
1,760円(税込)
ISBN: 978-4046055767



忘れられない旅の情景は、この自転車と一緒に。小さくおりたたんで袋に入れて、旅先でサイクリング。景色や天気、においや風と向き合って自転車に乗れば、それは五感に響くわたしだけの旅になる一。

大ヒットとなった前作の入門書『おりたたみ自転車はじめました』に続く新作は、エモーショナルな旅の記録！ルートマップ、かばんのなかみ公開、旅の服装など、実用的なコンテンツも収録。全ページオールカラーのコミックエッセイ、旅のお供にどうぞ。(出版社の紹介文より)

■CONTENTS

電車に載せて、フェリーに載せて、飛行機でも！
日本全国どこでもサイクリング

- 香川・高松/冬の朝のうどん店
- 東京・西荻窪/フィルムカメラと温故知新
- 東京・多摩ニュータウン/理想の暮らしと橋の街
- 京都・下鴨/雨の京都 ひとり自転車修学旅行
- 長野・安曇野/温泉と紅葉 自転車二人いやし旅
- 熊本・小国～大分・日田 中津/春の耶馬溪を下る
- 長野～岐阜・乗鞍岳/あこがれの頂へ
- 岐阜・飛騨一宮/ほかほかご飯と旅の余韻 etc.

案内板

■ クルマ社会を考えるオンラインミーティング

《10月19日(土)》20:00~22:00

みんなで意見を出し合いながら考える場です。
お気軽にご参加ください。

テーマ：「**運転免許制度、これでいいの?**」

話題提供：世話人

交通事故のほとんどは運転者のミスや慢心によるもの。

年に3万人以上の事故死者・重傷者が出続けているのに、一度免許を取得すれば、いつでも好き勝手に危険物を走らせてよい制度って、まともでしょうか。

車の運転免許制度やドライバー教育、違反罰則等々について、話し合いませんか。要望書作りの参考にしたいと思います。

日時：2024年10月19日(土)

20時~22時

申込先 青木 勝(共同代表)

E-mail : osakahorai551@yahoo.co.jp

★非会員も参加できます。参加費無料。

★参加希望者は10月18日(金)までにE-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号(緊急用)を添えてお申し込みください。申し込みいただいた方には後日、Zoomアドレスとパスワードをお送りいたします。

■ 第11回自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭に「ポスター発表」参加します

《10月3日(木)》

2024年10月3日(木)・4日(金)に福井県敦賀・若狭地域で開催される、**第11回自転車利用環境向上会議**にクルマ社会を問い直す会としてポスターセッションに参加予定です。

昨年の会議(宮城県仙台市)では、世話人の岡田が愛知県名古屋市の自転車専用道について(同じく世話人の里見岳男さんからの情報提供を元に)ポスターを作成し発表しました。会場では当会の会報やパンフレットを多くの参加者に配布することもでき、自動車依存社会とその弊害に問題意識を持つ個人・集団との関係づくりにおいて大変有意義であると感じました。

今年は2024年4月に開催された総会時の講演が自転車に関する内容であったため、講演・対談の内容をまとめてポスター形式で発表する予定です。

近郊にお住まいの方、またご都合のつく方はぜひ現地会場にてご一緒できますと幸いです。

第11回自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭

開催日時：10月3日(木) 13:00~18:30

10月4日(金) 9:00~

★ポスター発表は**10月3日**のみになりますのでご注意ください。

会場：プラザ萬象(福井県敦賀市東洋町1-1)

(JR 敦賀駅「西口」から徒歩10分)

主催：若狭湾サイクリングルート推進協議会

協力：自転車利用環境向上会議全国委員会

※詳細は「自転車利用環境向上会議」のホームページから特設サイトでご確認ください。

<https://www.fuku-e.com/wakacycle/feature/jcc-in-tsurugawakasa>

〈当会のポスター発表内容概要(予定)〉

自動車依存社会とその弊害に問題意識を持つ市民団体「クルマ社会を問い直す会」では毎年4月に外部講師による講演会を行っています。

2024年は大学講師で自転車推進活動家の宮田浩介さんを招いて「子どもが幸せに育つまち：サドルの上から見た交通」というタイトルで開催しました(会場・オンライン併用で)。

「子どもの権利・視点」を軸に、自転車を中心としたまちづくりの意義、諸外国の事例に関するお話に続いて、当会会員の岡田(30代女性)との対談を行いました。対談は、「交通に関する議論の場で発言権を持つ人間の属性に大きな偏りがある」という宮田さんの問題意識から生まれた試みでした。結果として、これまで「自転車」「まちづくり」の議論において触れられなかった

日本の教育、ジェンダー、労働環境といった交通以外の課題にも話がおよび、非常に意義深い対話となりました。

その内容をポスター形式で紹介します。参加される皆さんと共有し議論したいと思っています。

担当：岡田百合香(世話人)

▪ 「世界道路交通被害者の日」キャンペーン in 大阪

《11月17日(日)》

毎年、11月第3日曜日は世界で交通事故被害者を悼むワールドデーです。

これ以上交通事故の被害者を増やさない。クルマ優先でなく、人優先の社会を訴えるキャンペーンを下記のとおり行います。

集合日時：2024年11月17日(日) 12時45分

集合場所：大阪メトロ中央線大阪港駅 西改札口

参加費：無料

主催：クルマ社会を問い直す会・大阪交通

遺児を励ます会

内容：集合場所近くの港から乗船、出航。周辺の川、港を周遊しながら船上や道路にてアピール。17時ごろ解散予定。

申込方法：青木勝あてにハガキかE-mailにて氏名、携帯電話番号、メールアドレス(ハガキ申込者は不要)、キャンペーン参加希望と明記してお申込みください。(締切10月31日)

青木 勝 E-mail：osakahorai551@yahoo.co.jp

住所は会報116号に同封の名簿をご覧ください。

※詳細は申込者に後日ご連絡をいたします。

▪ 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2024

《11月16日(土)》

北海道交通事故被害者の会では、「世界道路交通被害者の日(ワールドデー)」に合わせて、下記要項でのフォーラムを開催します。

道内の方、是非ご参加下さい。

名称：世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2024

テーマ：「交通死傷ゼロへの提言2024」

日時：11月16日(土) 13:30~16:30

(開場13:00)

会場：「かでる 2.7」710研修室 ※入場無料
札幌市中央区北2条西7丁目

(札幌駅南口、地下鉄札幌駅から徒歩7分)

主催：北海道交通事故被害者の会

後援：(予定)北海道、北海道警察、札幌市

協力：世界道路交通被害者の日・日本フォーラム

クルマ社会を問い直す会

内容：

第1部「ゼロへの願い」：被害者の訴え～こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい～

第2部「ゼロへの提言」：シンポジウム

・テーマ：「生活道路30キロ規制の意義」(仮題)

・発言予定：道警交通部、道環境生活部、主催者、他

第3部「ゼロへの誓い」：

・「交通死傷ゼロへの提言」採択

問い合わせ：前田敏章

tmaeda@asahi.email.ne.jp

生活道路の法定速度を時速30kmにすることが閣議決定されました。交通事故による歩行者や自転車の被害割合が多いことを長年の課題とする日本で、ようやく下った決断、大きな前進だと思います（実施は2026年9月とまだ2年も先で、すべての生活道路が対象ではないらしく、事故削減の効果はいつごろ出るのやら…という感もありますが）。

本会では、1998年（今から26年前）の秋の交通安全運動への提言書で、「幅員が小さく交通量のさほど大きくない道路は…（中略）面全体を『時速30キロ』とする」ように、関係省庁などに求めています。*また、その後も折に触れて、生活道路やまち一帯の法定速度を時速30km以下にしてほしいという要望を出し続けてきました。そうした繰り返しの要望も、今回の政策を後押しする力の一つになったと思います。

*会報14号に掲載されています。
<https://kuruma-toinaosu.org/wp-content/uploads/2021/08/kt014.pdf>

その26年前の提言書には、道路や信号の歩車分離、ハンプ設置、道路の最高速度引き下げ、自動車の加速性能引き下げ、運転免許制度の厳格化など、今も要望し続けていることを数々記し

ています。

そして今年7月にはあらためて、交通弱者を守るためより一層の速度低減化などの道路交通対策を求める要望書と、自動車車両の安全機能装備対策を求める要望書を、関係省庁に出しました（9～11ページに載せました）。記した対策の多くは、ビジョンゼロ（交通事故死者・重傷者をゼロにする目標）を掲げる北欧をはじめEU諸国ではすでに取り組みされており、決して非現実的な要望ではありません。

交通事故削減のためには、運転免許制度や運転教育の見直しも重要です。この問題について、会員の皆さまのご意見を伺いたく、10月19日にオンライン意見交換会を予定しています（案内は38ページに）。ぜひご参加ください。

ところで、12ページに記したように、内閣府では今夏、令和8年（2026年）度から5年間を対象とする第12次交通安全基本計画の策定に向けて、交通事故被害者等団体からの意見聴取を実施しました。これについても意見を送りました。

また、6月には、クルマ依存社会への疑問の観点から、ガソリン補助金の打ち切り提案の意見書を総理大臣に送りました（2ページ）。

これからも、「クルマ優先でなく人優先の社会へ」の視点で、発信していきたいと思っています。

世話人会報告

事務局：里見岳男

前号の発行以降、2024年6～8月にかけて世話人会で議論された話題をご紹介します。

・要望書提出について

1「ガソリン補助金の打ち切りを提案する意見書」（6月送付）、2「交通弱者の人命と移動の権利を最優先で守る道路交通対策を求める要望書」、3「自動車車両の安全性能向上対策を求める要望書」（7月送付）の3つの意見書・要望書について、最終確認と提出時期、提出方法の

相談をしました。2と3の要望書は面談・回答の希望への返信を確実にもらえるよう返信用封筒を同封し、それでも返信がない場合は電話で問い合わせることにしました。

⇒2～12ページ参照

・第12次交通安全基本計画の意見聴取に応募

令和8年度を初年度とする「第12次交通安全基本計画」の策定にあたり、内閣府が交通事故被害者等の団体から意見聴取をしていることを事故被害ご遺族である会員から教えていただき、

内閣府に当会も対象となることの確認をとった上で、意見書を急ぎ作成し、世話人で確認の上送りました。

⇒12ページ参照

・**運転免許制度や運転者の教育についてのミーティング開催企画**

上記の内容で会員のみなさんからご意見を伺うためのミーティングを開催しようということになりました。世話人の見尾さんに資料や要望書案作りの担当になっていただくことにしました。

⇒38ページに案内。

・**渉外活動について**

議員や省庁とのアプローチ手法について話し合うオンラインミーティングを5月30日(木)に開催しました。世話人のみなさんの経験に基づいたさまざまな情報を共有することができました。

・**自転車利用環境向上会議への参加について**

10月3日(木)～4日(金)に開催予定の「第11回自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭」に、昨年に続いて今年も世話人の岡田さんがポスター発表に参加してくださることになりました。ポスター内容は4月の宮田浩介さんとの講演・対談会の内容を元にすることにしました。

⇒38ページに案内

・**会報記事のホームページ掲載について**

会報掲載の各記事を会報発行前にホームページに掲載するにあたり、望ましい作業フローや分担を話し合いました。その結果、

(1) イベントの開催案内や簡単な報告、要望書等の提出の報告などは、随時世話人が作成、校正し、早めに掲載します(すでに実施中です)。

(2) 上記以外の、会員からの投稿やイベントの詳細報告などは、会報の編集完了後(印刷所へ送ると同時期に)、ホームページ担当の岡野さんに送り、掲載作業を進めていただきます。投稿記事については、会としての見解との混同を防ぐため「会員による投稿」というタグをつけるようにしました。

・**問い直す会のX(旧Twitter)での投稿について**

以前は刺激的な内容の投稿が時折見られましたが、会を代表する意見と受け止められるであろうことを念頭において、丁寧な発信を心がけましょうという話をしました。

・**会の活動に対するプロボノ団体からの支援について**

私たちのような市民団体に対する支援活動をしているサービスグラントというNPO法人(<https://www.servicegrant.or.jp/>)のサポートプログラム2種に応募しました。

(1) **会の活動全般についての助言**

6月29日(土)に、共同代表と事務局が、サービスグラントの専門家3名と、会の現状について話し合い、長期的な目標設定や、そのための最初のステップとしての活動についてアドバイスをいただきました。

(2) **ホームページとSNS活用についての助言**

7月22日(月)に、共同代表と事務局およびSNS担当者が、サービスグラントの専門家1名の方に、ホームページおよびSNSについて相談し、改善と活用の道筋についてアドバイスをいただきました。

・**地域活動連絡系の活性化について**

会の活動をより活発にしていくために、地域活動連絡系のお力をお借りできないかということで、まずは9月から毎月のオンライン世話人会にオブザーバー参加していただくことにしました。ご興味のある方はぜひともご参加ください。

・**会費の見直しについて**

すでにお知らせしているように、会の会計は年々厳しくなっており、2024年10月の郵便料金値上げがこれに拍車をかけることとなります。会費の見直しは避けがたい状況ですが、どういった形にするのがよいか、いくつかのアイディアについて鋭意検討中です。

・**会員メーリングリストの参加者名について**

これまで、会員メーリングリストの参加者に変更があった場合には、その都度参加者の氏名一覧を紹介していましたが、プライバシー保護の観点から、今後は年1回の紹介にします。ただし、新規参加者には参加時にもお伝えします。

当会ホームページでは、学習会などのイベント案内や活動報告などを、随時掲載しています。
<https://kuruma-toinaosu.org/>

会の活動、クルマ社会の問題をわかりやすく伝えるため、以下のツールを活用しています。「シェア」「いいね」などで、フォローしてください。ご不明の点は group@kuruma-toinaosu.org へお問い合わせください。

- 1 Facebookページ @toinaosu
- 2 Twitter @kuruma66311273
- 3 Instagram kuruma.toinaosu
- 4 ブログ <https://kuruma-toinaosu.org/blog/>
- 5 YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」

会への写真提供のお願い



現在、会報にはクルマ社会の実態を伝える様々な写真が掲載され、クルマ社会の問題を伝えることに役立っています。さらに、昨今はインターネットやスマートフォン等の普及で写真の撮影や投稿が容易になり、社会運動の分野でも人々に問題を伝えるために写真が今まで以上に大きな役割を果たしています。

そこで、当会でも今まで以上にクルマ社会の問題を伝える写真の収集を強化しようと考えています。

つきましては、ご自身が撮影したクルマ社会に関連する写真（例えば道路の危険な現状や望ましい事例、公共交通の状況、等）で、会報やホームページ、ブログ、会のSNSアカウントなどで使用してもよいというものがありましたら、下記の方法でご送付ください。クルマ社会の課題を広めていくために活用させていただきたく、ご協力をお願いいたします。

※写真を使用する際には、写っている通行人の顔にぼかしを入れるなどの必要な対応を行います。

【送付方法】

該当する写真をメールに添付して下記にお送りください。

photo@kuruma-toinaosu.org

メール本文には以下の内容を記入して下さい（記憶が定かでない項目は空欄でも結構です）。

- ・ 撮影者の氏名、居住地(市区名まで) ・ 撮影場所 ・ 撮影日 ・ 状況
- ・ 撮影者名の表示の要・不要（ホームページやブログ記事などで参考例やイメージとして使う場合の表示です。会報の表紙に紹介する場合は原則として撮影者名を入れます。）

（表示する場合の例 「撮影／山田太郎さん」）

（記入例）

撮影者：山田〇〇（〇〇県〇〇市在住）

撮影場所：（例1）〇〇県〇〇市、県道交差点
（例2）〇〇県〇〇市、廃線直前の

〇〇線〇〇駅付近

撮影日：〇〇年頃

状況：（例1）通学路で右折車が多くて危険
（例2）高校生の通学に利用されていた
が廃線となった

撮影者名表示：必要（または不要）

※ご送付いただいた場合、数日中に受理の返信があります。もしない場合は世話人安彦守人（会報116号に同封の名簿参照）へお問い合わせください。

◆なお、会員の皆さんが各地域等で活動される際にも写真を利用できるようにしようと考えています。写真の利用を希望される方は photo@kuruma-toinaosu.org までメールでご連絡下さい。共有写真の閲覧方法や利用方法を折り返しご連絡致します。

会費の複数口の振り込み・カンパのお願い
郵便料金が2024年10月から値上げになります。
当会会計はより一層、窮迫することが予想されます。

2024年度会費の振り込みをお願いします。

当会はみなさまの会費で運営しています。

引き続き、複数口の会費やカンパをお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやカンパをいただきありがとうございます。

封筒のラベルシールに「2023年度会費払込済」「2024年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2023年度、2024年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会はみなさまの会費で運営しております。みなさまには2024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します。

また、**複数口の会費やカンパ**をお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(表紙または会報116号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

ご協力をお願いします

★ 紙の会報は不要という方はお知らせください ★

会報は現在、全会員に印刷物を郵送でお届けするとともに、当会のホームページ(HP)で公開しています。

最近「会報はHPから読む」「年4回の会報では情報が遅い」「印刷・発送費節減も必要では」等のご意見が増えています。

そこで、「印刷物は不要」という方には郵送は中止させていただき、会報などのHPの更新情報および会からの連絡事項は随時メールでお送りするようにいたします。また、HPにはできるだけ早く会の活動などを紹介するように努めます。

ついては、会報の郵送が不要な方は、下記へお知らせ下さるよう、ご協力をお願いいたします。

連絡先：青木 勝 osakahorai551@yahoo.co.jp

※詳しくは本会報に同封のチラシをご覧ください。

会員メーリングリストのご案内 管理人 安彦守人(あびこ もりと)

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加によるメーリングリスト(以下MLと称す)があります。

会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2024年7月31日現在で参加者は85人です。

参加希望者は、管理人安彦 group@kuruma-toinaosu.org までメールを下さい(非会員は参加できません)。公式ホームページの間合せフォームからお願いします。

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

今回のご案内は以下の4つです。

◎クルマ社会を考えるオンラインミーティング

「運転免許制度、これでいいの？」

開催 10月19日(土)

◎第11回自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭

福井県敦賀市 10月3日(木)

◎「世界道路交通被害者の日」キャンペーン in 大阪

大阪市 11月17日(日)

◎世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2024

北海道札幌市 11月16日(土)



・「クルマ社会を問い直す」118号原稿募集のご案内・

●次号発行予定：2024年12月下旬

●原稿締切り：2024年10月31日（締切り厳守で
お願いします）

●送付先：林 裕之

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)。
- ・字数は写真、図版、脚注等を含めて10,000字以内(参考:写真7cm×4.5cm 説明文1行で250字相当とお考えください)。やむをえず超える場合は事前にご相談ください。

◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。

★原稿についてお願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合がありますので、連絡が取りやすい手段を明記してください。必要な連絡が取れない場合は、記事の掲載を保留にする場

合があります。

- ・原稿は電子メールにファイル添付で、手書きの場合は原稿用紙に書いて郵送してください。
- ・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。
- ・会報はホームページでも公開しており、非会員の人も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。また原稿や氏名が公開されることについてご了承をお願いいたします。
- ・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供画像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。
- ・原則として提出後の執筆者による校正は行いません。会報担当者による字数調整や内容整理も行いません。よく推敲した原稿の提出をお願いします。問題と思われる点がある場合は執筆者に連絡し、調整をしていただけます。なお、明らかな誤字脱字等は執筆者に断りなく修正させていただくことがあります。
- ・匿名希望の方はお知らせください。