

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、見尾有平、
林 裕之
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

119

2025年3月発行
(年4回発行)
会創立1995年



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

通勤路でこのような看板に出くわしました。どういう意図で設置されているのかは不明ですが、「車両通行困難」というのはおもしろい表示だなと思いました。「禁止」とする権限はなくても、「困難」と表示すれば法的に問題になることもなく、無理に入る車も減るからなのかなと想像しています。「車両通行ご遠慮ください」よりも、強い表現のような気がします。どうなのでしょうね。
(写真と文 山田寛人さん)

★ 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	当会の交通安全対策の要望が、2つ実現の方向に！(世話人会) …………… 2
		世界道路交通事故被害者の日 in 大阪を開催(青木 勝) …………… 4
		会員Zoomミーティング『クルマ社会に言いたい！』Part 1 & 2を開催(足立礼子) …………… 5
	■ 投稿・新入会員メッセージ	
		世界道路交通事故被害者の日(ワールドデイ)2024「北海道フォーラム～交通死傷ゼロへの提言～」に 50人を超える市民が集う(前田敏章) …………… 6
		運転免許更新(神田 厚) …………… 8
		“会”に貢献できたら嬉しい(木村孝子) …………… 10
		川柳(直) …………… 10
		新入会員メッセージ(H.Mさん、坂谷暁夫さん) …………… 11
	■ 書籍の紹介	『持続可能な交通まちづくり——欧州の実践に学ぶ』…………… 12
■ 案内板	2025年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ …………… 14	
■ 世話人より他	共同代表より…16／世話人会報告…17／会則、会計より他…18／原稿募集案内…20	

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

当会の交通安全対策の要望が、 2つ実現の方向に！

世話人会

最近、警察庁は、歩行者の安全向上に関する道路対策を2つ打ち出しました。1つは生活道路の法定速度引き下げ、もう1つは、歩車分離式信号の設置基準緩和です。どちらの対策も、当会でもかねてより要望してきたことであり、大きな前進です。

その1 生活道路の法定速度時速30kmに引き下げ

2024年7月23日、道路交通法施行令の一部改正が閣議決定され、いわゆる生活道路(センターラインや中央分離帯がなく、多くは道幅が5.5m未満の道路)の法定速度が時速30kmとなることが決まりました。2026年9月より施行される予定です。これまでは、指定速度のない道路は、住宅地や学校付近の生活道路でも時速60kmで走行可能とされており、疾走する車による歩行者被害が絶えませんでした。

当会では20年以上前から、生活道路を時速30km以下とし、ハンプなどの速度抑制対策を講じるよう求める要望を警察庁や内閣府に何度も伝えてきました。ようやくそれが実を結んだことは、うれしい一歩です。

ただし、日本は速度違反が常態化し、違反することへのドライバーの罪の意識も薄いので、スピードカメラによる取り締まりなど、違反を防ぐ対策の強化も重要です。こうした要望を引き続き続けていきます。

その2 歩車分離式信号の設置基準緩和

2025年1月末、警察庁は、歩車分離式信号について、23年ぶりに指針を改定し、導入基準を緩和しました。歩車分離式信号とは、交差点で自動車の通過と歩行者の横断が交わらない(右左折車との交錯も防ぐ)ように信号を制御する信号機です。これまでは、歩車分離信号の導入指針がいろいろ厳しく、設置率が全国の信号の5%に留まっていました。今回の改訂では指針を緩

和し、設置を積極的に進めていく姿勢が示されました。

★導入基準(指針)のおもな変更点(文章は一部省略改変しています)

2002(平成14)年の指針

- ・歩車分離式信号であれば防止できたと考えられる事故が過去2年間で2件以上発生している場合。
- ・児童などの交通の安全を特に確保する必要がある、かつ、住民から歩車分離式信号導入の要望がある場合。



2025(令和7)年の新たな指針

- ・歩車分離式信号機があれば防止できたと考えられる事故が過去5年間で2件以上発生している場合、その危険性が高いと見込まれる場合、死亡事故があった場合。

★旧指針では歩車分離式信号機により防げた事故が「過去2年間で2件以上発生」だったが、新指針では「過去5年間で2件以上発生」「その危険が高い」「死亡事故があった(1件でも)」場合に緩和された。

- ・児童などの交通の安全を確保する必要がある場合。

★旧指針では「安全を特に確保する必要がある場合」だったが、新指針では、「特に」の文字が消えた。また、旧指針では「住人からの導入の要望」が必要条件とされていたが、新指針では不要となった。

歩車分離式信号の必要性は、当会会員でもある長谷智喜さん(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)が、ご子息の事故を契機に、30年以上にわたり訴え続けておられます。右左折車による事故の被害者ご遺族とともに設置の要望をしたり、全国各地で市民や交通関係者を

対象に講演などもされています。

警察庁でもその必要性は認識しています。2002年に全国100カ所で試験運用を行い、歩車分離式信号運用後は歩行者事故が約70%減り、全交通事故も約40%減ったという効果が報告されています。

一方で、歩車分離式信号にすると交通渋滞を招く懸念があるとされ、設置が進まない一因とも見られてきました。しかしながら、上記の試験運用調査では渋滞は約2%減少しています。また、長野県警による歩車分離信号機設置の前と後の調査(2001~2009年)では、渋滞は設置後に26%減少したと報告されています。

当会でも、歩車分離式信号の増設を繰り返して要望しています。直近の2024年7月に警察庁に提出した要望書の中でも、次のように設置基準を緩和する要望を記しました。

★提出文：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要望・警察庁宛24.7.28

「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、渋滞への考慮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。」

https://kuruma-toinaosu.org/20240728request_for_policies_to_protect_weak_road_users/

今回の指針改定は、長谷さんをはじめ多くの交通事故ご遺族や、人命の安全を第一に求めてきた人々のご尽力の賜物であり、また、当会の要望活動もそのあと押しの力となったと確信しています。

本年1月末に警察庁長官に就任した榊芳伸氏は、交通畑が長く、産経新聞の取材に対して「交通事故の被害者を一人でも減少させるようしっかりと取り組む」と語っておられます(2025.1.30付「人」)。その言葉を信じ、これからもさらに、歩行者や自転車の安全を守る道路交通システムを、「事故が起こる前の整備」を、繰り返し求めていきたいと思います。

(文責：足立)

ナズナ
(会員K・Tさんの絵)



世界道路交通被害者の日 in 大阪を主催

青木 勝(世話人)

毎年11月第3日曜日は国連が定めた「世界道路交通被害者の日」(※ワールドデー)です。当会は2024年11月17日(日)に大阪交通遺児を励ます会と共催して、交通事故で亡くなった人たちを悼み、これ以上交通事故負傷者を増やさないことを訴えました。

当日は当会会員を含む8人の参加者が集いました。天満橋から道頓堀川を周遊しました。

今回もボリウッドダンスサークルの方々の応援を得てキャンペーンを行い、多くの人に注目されました。

クルマ優先社会から人優先社会への転換、大人が子どもたちの命を交通事故から守ること、飲酒運転防止のため自動車にアルコールインターロックを装備すること、等を訴えました。

ボリウッドダンスはインド映画の中で踊られることが多いダンスです。そのインドでは死亡者を伴う交通事故発生件数が世界で一番多いと言われています。交通事故により世界中でかけがえのない命が奪われている現状を、強く訴えました。

道頓堀川などでは海外からの旅行者も多く、日本人と一緒に手を振って声援してくださり、活動を勇気づけていただきました。

これからも、交通事故ゼロを目指して活動していきたいと思います。

※国際機関等が重点的問題解決を全世界の団体・個人に呼びかけるために定めた記念日。

(大阪府大阪市在住)



会員Zoomミーティング『クルマ社会に言いたい!』 Part 1 & 2を開催

足立礼子(世話人)

2024年の12月に、オンライン(Zoom)にて、会員によるミーティング『クルマ社会に言いたい!』の初回を開催しました。また、2025年2月に、続編としてPart 2を開催しました。その概要をお伝えいたします。

●Part 1 (2024年12月13日(金))

19時30分～21時30分開催

16名の方が参加されました。青木勝さん(共同代表)の司会のもと、クルマ社会のさまざまな問題について、なごやかながらも熱のこもった意見交換が行われました。話題として出たのは主に次のような問題です。

- ・一般道を時速190km超の高速で暴走して人を死傷させても危険運転致死傷罪が適用されないケースが多い現実について、その背景に潜む問題など。
- ・スピード違反に甘い現実を変えていく必要性やその対策。
- ・自動運転の車が事故を起こした場合の責任の所在について。
- ・歩車分離信号が、事故防止の効果が認識されながらも設置が進まない現状について。
(歩車分離信号については、本年1月に警察庁から設置基準の緩和などの推進策が出されました。⇒2ページをごらんください。)
- ・会のさまざまな要望を関係省庁、政党等にもっと認識してもらうにはどうしたらよいか。
さまざまな意見が交わされ、あっという間の2時間でした。

●Part 2 (2025年2月28日(金))

19時30分～21時30分開催

18名の方が参加され、今回も青木さんの司会で次のような問題が話し合われました。

- ・自動運転車について(安全性、運転者の慢心による事故の懸念、世間の過度な期待や夢への疑問、公共交通への活用の現状と将来性、等々)。
- ・地球温暖化防止の観点から自動車を減らすための具体策。
- ・公共交通の少ない地方でクルマなしで子育てをすることはできるか。
- ・クルマが「流れに乗って走る」ということの持つ問題。速度抑制の重要性。
- ・歩車分離信号の設置基準緩和について(国民の要望が反映された)。
- ・法制審議会で審議中の危険運転致死傷罪の見直しについて(国民皆免許の時代に合わせた交通犯罪者寛刑化に課題がある、等)。

今回も多く話題について話し合わせ、参加者がお互いの意見を聞いて認識を深め合うことができました。

★Part 2のミーティングは、日程的に会報への案内が間に合わず、一部の方には案内情報をお届けできなかったことをお詫びいたします。

会員ミーティングは今後もなるべく回数を多く行いたいと世話人会では考えています。開催案内は、会のホームページや会員メーリングリストなどで出しますが、年4回発行の会報への案内掲載は、今後も間に合わない場合がありますことを、ご了承ください。インターネットを使える環境にある会員の方は、なるべく会員メーリングリストにご参加をいただけますよう、お願いいたします。

世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)2024 「北海道フォーラム～交通死傷ゼロへの提言～」に 50人を超える市民が集う

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

11月16日、北海道フォーラムに、50人を超える市民が参加

11月第3日曜日は、国連が2005年に定めたWorld Day of Remembrance for Road Traffic Victims(世界道路交通被害者の日)です。

北海道交通事故被害者の会は、今年もこの取り組みに連帯し、11月16日(土)、13:30～16:30「北海道フォーラム2024」を主催しました。

会場の札幌市中央区「かでの2・7」710会議室には、市民と関係者、被害者の会会員など50人を超える参加者が集い、交通死傷ゼロへの誓いを新たにしました。



主催：北海道交通事故被害者の会
後援：北海道、北海道警察、札幌市
協力：ワールドデイ 東京集会実行委員会
クルマ社会を問い直す会

第1部「被害者の訴え」：

「突然“被害者遺族”となって

～9歳で生涯を終えた息子と共に歩む道」

第1部の「被害者の訴え」では、札幌市の西田圭さんが、2024年5月16日、小学4年の息子さん(倅さん)を、ずさんな服薬管理で意識障害に陥った加害者に奪われた悲しみの中、再発防止を涙ながらに訴えられました。

倅さんは、登校途中、青信号の横断歩道で轢かれました。加害者は、糖尿病治療のインスリン服薬に必要な食事摂取を怠ったもので、西田さんは、倅さんからの「パパ、どうして僕は死

んじゃったの」という「声なき声」を聴き、同じ被害に遭う人を二度と出さないために発信を続けたいと語り、再発防止のための具体的課題として、次の3点を「社会に望むこと」として強調されました。

- I 病気の症状や治療薬の影響で、不適切な運転が起きない社会にする
- II 違反・事故発生時の薬物(違法だけではなく、治療薬も含めた)服用のチェック強化
- III 免許更新時の運転禁止・注意薬の服用有無の確認、医師所見提出の義務化

西田さんの訴えは参加者の胸に強く響き、参加者の感想アンケートからも、

「同じ子どもを持つ親として、西田様のお話は胸が締め付けられる思いでした。辛い中でも倅君と共に交通事故ゼロへの想いから立ち上がって下さった講演はしっかりと受け止めさせてもらいました。これからも交通事故ゼロに向けて一緒に頑張っていきたいと思っています」
など、共感の声が多数寄せられています。

第2部「ゼロへの提言」：シンポジウム

「生活道路30キロ規制の意義と課題」

第2部は、シンポジウム。警察庁が2024年5月に英断し、政府決定もされた「生活道路30キロ規制」(2026年9月の政令改正)の意義と課題をテーマに、関係機関と主催者からの提言を受けました。

最初に道警察本部交通部の高野管理官が「交通安全について考える」と題し、閣議決定された「生活道路30キロ規制」のポイントと意義、こ

の施策を人命保護に直結させるために、現在取り組み中の諸施策～スクールゾーンから始まるゾーン30（プラス）、可搬式ハンブなど物理的デバイスによる速度抑制策～など、具体的に提起されました。

続いて、北海道くらし安全局道民生活課の二瓶課長が、「歩行者、自転車の安全と生活道路の30キロ規制について」と題し提言。

道内での生活道路における歩行者・自転車被害の実態などをグラフで示し、地域の「コミュニティ道路」としてあるべき生活道路の安全確保のため、道警とともに、スクールゾーンやゾーン30の取り組みを続けていること、速度と停止距離の関係や高速度の場合の致死率の高さなどからも、30キロ規制の意義周知に努めたい、など、被害根絶への施策が提起されました。

道警と道からの提言に、参加者からも

「道警と北海道庁の説明で、取組の理解が出来ました。今後の具体的推進に期待します」「今日のお話は、自分止まりするのではなく、家族や職場の人にも伝え、交通事故・犯罪を無くしていくために、考えていきたいと思いました」などの感想が寄せられています。

主催者の提言：「生活道路の30キロ規制を交通死傷“ゼロ”への確かな一歩に」

主催者からは、真島副代表が「生活道路の30キロ規制を 交通死傷“ゼロ”への確かな一歩に」と題して提言。

生活道路の30キロ規制は、当会と本フォーラムが長年求めてきた施策であること、西欧では道路の優先権をクルマに与えないという人命優先の政策が進むが、日本はクルマ優先の考え方が残ること、生活道路の30キロ規制を契機に、西欧に学び、かけがえない命を守るために、歩行者優先の安全低速走行、通学路を通り抜けさせない具体的な施策を講じることなど、改めて提言しました。

参加者からは、

「(北海道の会が)25年前からこうした活動を続けておられるこ

とに心からの敬意を表したく思います。ご家族、ご自身ともに大変辛い日々を過ごしながら声をあげ続けることが、どれだけ大変なことか…。察するに余りあるものがあります。しかし、そのおかげで生活道路の30キロ規制が実現したのだと思えました。本日は大変勉強になりました。まだまだ課題は山積しており、一朝一夕には社会は変わらないように思いますが、自分がハンドルを握る時は必ず今日のことを思い出したいと思います」

などの声が届いています。

第3部「ゼロへの誓い」

第3部では、会場発言の後、「交通死傷ゼロへの提言」が、提案され採択されました。

私たちは、25年前の発足当初より、支援に関わる機関や団体そして道民の方が被害者を真ん中に置いて集い連携を深める市民参加のフォーラムを継続して開催(2009年からはワールドデイに連帯)していますが、今フォーラムの成功を糧に、犠牲を無にしないための交通死傷ゼロを求める諸活動をさらに前へ進めたいと考えています。

会場には今年も「いのちのパネル」が展示されました。

不適切服薬などによる交通死傷被害根絶の課題を重視していきます

フォーラムでの西田さんの訴えは、多くのメディアが取り上げてくれました。北海道新聞は11月23日付紙面で訴えの要旨を報じ、朝日新聞は11月25日付の全国紙面で、「不適切服薬 絶え



会場に展示された「いのちのパネル」

ぬ事故」「インスリン注射後、食事せず運転 9歳はね死亡」との記事を掲載し被害ゼロのための体調管理の重要性を報じました。

西田さんが具体的に提起した、道交法66条(「何人も、過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない」)の徹底のため、医療機関との連携を強め、免許と運転の管理を万全にしなければなりません。

私たちはこれまでも、関係省庁に毎年提出している交通犯罪・事故根絶のための要望書で、

「病気や高齢による身体機能の低下が安全運転に不可欠な認知・判断・操作に影響を及ぼすことが決して無いよう…健康検査の厳格化を進めること」など免許付与条件の厳格化を求めています。今フォーラムでの西田さんご家族の訴えを受けて、さらに強く求めています。

※ フォーラムの詳細は、「北海道交通事故被害者の会」の会報71号に特集しています。会のサイトからご覧下さい。

(北海道札幌市在住)

投稿

運転免許更新

神田 厚

1月29日に、5年振りの運転免許更新に出掛けた。

今から20年以上前。

『クルマが優しくなるために』(杉田聡著:ちくま新書)を読み終えた日に、“自分の足としてのクルマは一生持たない”と決意したのだが、仕事や家族の介護などで必要になる可能性は否定できず、免許更新は続けて来た。

最後にハンドルを握ったのは、教師として最後に勤めた学校の公用車(軽トラック)で、問題を起こした生徒の家庭訪問に行った時。実に、10年以上前のことである。

その教師も退職したし、2人の子どもも巣立った。

今は、実家で身体が不自由になりつつある母に寄り添って暮らしつつ、たまに自宅に帰って来る…お金のもらえない単身赴任のような生活となった。

衰えゆく母との2人暮らしで、いよいよクルマの出番か?と言うと、そうではないのだ。

母は「あなたがクルマを運転しないことが、私の1番の安心」と繰り返し言う…。 “息子が怪我

をしたり、よそ様を傷つける心配が無い”これが何よりの安心なのだ。「いざとなったら、タクシーを頼めばよい」と…。

つまり、私にとって、一生ハンドルを握る可能性は無いと思われる今、“更新”ではなく、地元のバスが半額となる“返納”も頭をかすめたが、“更新”を決断した。免許更新を体験に行ってみよう…。

更新料を払い、先ずは“適性検査”と言う名の視力検査。隣りで受けていたお年寄りに検査員が

「う～ん…違いますね…」

「少し休んでから、もう一度受けますか?」と尋ねているのが聞こえて来た。

親切心からの声掛けだとは思いますが、これに対して老人は「いえ、結構です」と毅然として拒否。つまり、その場で免許更新の断念を決断したのだ。

私は心から拍手を送りつつ、次の申請書類のチェックへ…。

OKが出ると直ぐ隣りで写真撮影。撮影が終わると、更新講習室へ案内される。違反の無い(そもそも運転をしないので)私は優良者講習、減点

があった人は一般講習の部屋へ…。

部屋には、車両の仲間入りをした『特定小型原動機付自転車』（電動キックボード）の基本的なルールのビデオがエンドレスで流されており、私は興味深く見ていたが、大部分の人は、スマホをいじって講習の開始を待っていた。

スクリーンの後ろのホワイトボードの端に、昨年の三重県内の交通事故状況が掲示されていた。

前年比で人身事故は252件減少、物損事故は1,075件増加…とあるが、これは鵜呑みにはできない！

前回の更新以降に読んだ『交通事故は本当に減っているのか？』（加藤久道著：花伝社）によると、自賠責保険の支払い実態と警察統計との間に著しい乖離があり、警察統計で物損事故として扱われている事故の中に“隠れ人身事故”の存在があると…。

部屋が一杯になると、係員が入って来て“居眠りや私語は厳禁”といった注意をした上で講習と言う名のビデオが始まった。

係員は机間を歩いて回り、受講証に受講済みの押印。終わると部屋から出て行ってしまい、ビデオが終わる頃やって来て、簡単にまとめの話をして講習は終わった。

この講習の意味は、先ほど撮影した顔写真を入れた免許証が出来上がるまでの、単なる時間稼ぎ程度の意味しかない。

つまり、更新者に課されているハードルは視力検査のみ。それも、運転中に問われる動体視力ではなく静止視力のみなのだ。

静止視力でさえ基準に達しなかった老人の“更

新断念の判断”は至極真っ当なものだが、休憩をさせて何度も受けさせて通す…そんなことが行われているとしたら…それは、果たして親切なのだろうか…？

一歩間違えば殺人者になってしまうような運転免許という資格の更新が、こんな緩くていいはずがない。

少なくとも、筆記試験があってしかるべきと私は思う。マークシートなら、採点にもそんなに手間は掛からないだろうし、最新の道路交通法や歩行者優先という根本原則を、筆記試験で問い直し、形ばかりでも、数年に一回はこれを再確認する義務を、ドライバーには負わせるべきだと…。

私にとって、もはや身分証明書としての役割しか無い運転免許証。紛失の実害はマイナンバーカードよりも遥かに少ないので今回は更新したが、筆記試験が課されるようになったら迷わず返納するつもりだ。

70歳以上で課される“認知症検査”の問題集まで買って準備しようとは思わないので、更新もあと1回だと考えている。

今回の講習で1点だけスッキリしたことがあった。

県内の死者が前年比で減少していた場合、まるで“良い事”のように数字を紹介する講師に出会い、新年早々に暗い気持ちになったこともしばしばだった…。今回の講師は語った。

「減ったとは言え、本来はゼロでなければならぬものであり、そこを目指さなくてははいけない」と…。

(三重県津市在住)

クルマを持たず、自転車にも乗れない私。セッセと歩く日々です。決して若くありません。とくに80歳を越えています。帽子をかぶってちょっとおしゃれ(?)をして、外へ行くのが大好きです。

年をとるとかかりやすくなる病気に、“認知症”があります。これにかからないための予防策は「外に出て行って、人々と交わること」、と医者は言っています。「お元気ですね」とみなさんに言われます。「いつも歩いておられるからですね」と、私が言う前にみなさんに言われます。

世の中には、忙しくて歩いてなどいられない、という人が大勢おられます。生活のためにクルマに乗らざるを得ない人々も大勢おられます。生活のためですから、どうぞ乗ってください。生計を立て、維持することは何よりも大事です。

私は、生活のために働いて(通勤は公共交通利用と徒歩でした)、それが終わった今、病気にかからないようにセッセと歩く日々です。でも、もっと空気がきれいなほうがいいな。結核でもな

いのに一年中軽い咳のようなものが出ます。汚れた空気のせいではないかと、思うのですけれど。

“会”の代表の方から、紙の会報(紙のでないのがあるのですね)を複数部送ってもらっています。地域活動連絡係として、20数名おられる市議会議員さんの中から私の好きな議員さん10名ほどに届けています。残ったものは、公民会の入口に置かせてもらい、連絡先は「木村」に。

ITが進化を続ける時代、メカに弱い私ですが、少しでもこの“会”のお役に立てたらうれしい。この“会”がますます人々に愛されるようになったら嬉しい。できる努力を続けたいと思います。P.S.

この“会”が好きで、総会にもその後の懇親会にも私と共に参加していたわが夫。彼とともに歩いた道を、彼を思いながら散歩する日々です。“会”の方の中には、夫のことを偲んでくださる方がいて、嬉しいです。感謝申し上げます。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿

川柳

嘗ての道

いつしか消えた

子らの声

クルマ来て

道の端に

身を寄せる

登校列

クラクションで

蹴散らされ

幼子の

身体を覆う

排気ガス

暗がり

ヘッドライトが

目をつぶす

日々起きる

絶えることない

事故ニュース

(直)

新入会員からのメッセージ

H.Mさん

はじめまして。愛知県豊田市に住むH.Mと申します。

言うまでもなく、某自動車会社のお膝元ですが、やはり「自動車を所有していない人間は非市民」扱いは、おかしいと思います。私には妹がいますが、そのことでいじめを受けたことがあると聞いています。私自身も、子どものときに自宅近くの民間バス路線がたくさん廃止になり、そのことが何か変だと思い、大学では土木工学・交通工学を専攻しました。特に大学院博士前期課程では、地元で運行しているコミュニティバスの利用者アンケート分析を行いました。

今は別業種ですが、先ほど述べた思いは変わりません。どうかよろしくお願い致します。

(愛知県豊田市在住)

坂谷暁夫さん

トヨタ自動車社員の兄の 坂谷暁夫 と申します。昨年、弟と大げんかをして、以来口をきいておりません。

弟からは、政治家を目指して世の中を変えてみれば、等と皮肉を言われるわけですが、企業献金も受けていない私が議員になれるはずもなく、かといって、マツダ元社員2名が立候補するような大政翼賛会状態の広島1区において、投票行動によって有権者の意思を示すこともできるはずありません。

自家用車を必要としない社会を実現するために、アンガーマネジメントをしつつ、政治家や公務員に直接意見し、要望を通すための知恵を会員の皆様方から授かりたいと思います。

(広島県広島市在住)

『持続可能な交通まちづくり ——欧州の実践に学ぶ』

宇都宮浄人・柴山多佳児 著
筑摩書房(ちくま新書)
2024年10月刊
新書判・272ページ
1,012円(税込)
ISBN 978-4-480-07651-9



「持続可能な」や「まちづくり」という言葉は、ヨーロッパなどの先進都市を紹介する多くの本でみかけます。先進事例の紹介という点ではその通りですが、この本ならではの大きな特色は、今まさに欧州委員会が指針を掲げて取り組んでいる「SUMP(サンプ)」という、「持続可能な都市モビリティ計画」の理念と、実践のための手順(ガイドライン)、それに基づいた実践の様子が、臨場感豊かに具体的に記されていることです。

SUMPは、2013年に計画が提示されたそうです。ヨーロッパの国々もクルマ社会であることは確かなようですが、多くの都市で行き過ぎたクルマ社会への反省から、早くは1970年代頃から交通やまちのあり方の見直しがされ、着実に改善されてきました。そうした長年の試行錯誤の取り組みをベースに、いま深刻度を増す地球環境問題に対処しつつ、人々の豊かな生活を守るまちづくり、交通のあり方を軸としたまちづくりを示しているのが、SUMPです。

著者のお二人はオーストリアでSUMPを知り、日本でも学ぶべき点が多いと強く共感し、そのガイドラインを日本語に監訳されました。

そのSUMPとは具体的にはどういうものか、本書に記された「従来の交通計画策定とSUMP策定の違い」を見ると、よくわかります。特に印象深いのは次のような点です(本では一覧表にな

っていますが、そこから一部を改変して記します)。

★従来の交通計画の焦点は交通流であり、主たる目的は交通流の容量と速度であるのに対し、SUMPの焦点は人であり、主たる目的はアクセシビリティと生活の質(社会的公平性、健康と環境の質、経済活力)。

★従来の交通計画は短期・中期の実施計画であり単一の行政区域をカバーするのに対し、SUMPは長期ビジョンと戦略の中に位置づけられた短期・中期の実施計画であり、通勤パターンに基づく都市圏域をカバーするもの。

★従来の交通計画は専門家による計画であるのに対し、SUMPは透明性のある参加型のアプローチを用いた、ステークホルダーや市民を巻き込んだ計画。

SUMPは人が公平に、健康で豊かに暮らせることを目指した長期交通まちづくりビジョンであり、ここに日本の都市計画や道路計画との根本的な違いがあります。

3項目の「透明性のある参加型のアプローチを用いた、ステークホルダーや市民を巻き込んだ計画」については、とかく形式だけのものになりがちですが、SUMPの実践では、段階ごとにその点を繰り返し強調し、確認することを求めながら進めている様子が印象的です。(ステークホルダーは、その計画で利害を受ける関係者という意味ですが、持続可能な社会を目指す観点では、環境面や人権面も含めて広く影響を受ける人々という解釈もされています)。

このような取り組み姿勢はおそらく、“まちの主役は市民であり、市民の声を聴き、市民に公共交通の必要性を理解してもらわなければ持続可能なまちは作れない、持続可能なまちは市民と協働でつくるものだ”、という理念が、欧州の為政者にも市民にも浸透しているからではないかと推察します。

日本の、市民の声を聴くとは名ばかり、最初

から結論ありきの都市計画や道路・交通政策との歴然たる違いに、ため息が出ます(いつも最後は怒号の飛び交う説明会を思い出し……)。学ぶべきは、欧州のまちの一部の形(その模倣)ではなく、まちづくりの哲学と姿勢ではないかと思えます。

本の後半では、そうした日本の交通政策の問題点を指摘し、望ましい方向を記しています。『施策には目標に向けて望ましい方向に引っ張る「プル」の施策と、目標にとっては望ましくないやり方を押し出す「プッシュ」の施策をセットで行わなければならない』等、学ぶべき政策の視点が多く記されています。

また、本書の前半に記されている「持続可能とはそもそも何を指すものか?」という原点の問いかけも、考えさせられます。(足立礼子)

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、価格等の基本情報のほかは、書評は自由です。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。ご紹介いただいた方の記名も自由です。



ハナニラ
(会員K・Tさんの絵)

2025年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会・懇親会のお知らせ

Zoomでも参加可能。講演会は非会員も参加できます。

クルマ社会を問い直す会は、第31回、2025年度総会・講演会を開催いたします。

今年も会場で開催するとともに、オンライン(Zoom)で全国からご参加いただけます。

総会では、2024年度の活動報告・決算、2025年度の活動計画・予算・世話人選任等を議事とします。会員の皆さまのご参加をお願いいたします。なお、総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願いいたします。

《日程》 2025年4月19日(土)

[総会] 12:00~15:00

[講演会] 15:30~17:30

《講演テーマ》 市街地の重大交通事故根絶に向けた
『通学路Vision Zero』の提案

《講師》 くぼた ひさし
久保田 尚さん(埼玉大学名誉教授)

交通事故がここ数年下げ止まりの傾向をみせるなかで、わが国で特に長年の課題となっている「市街地の歩行者事故」の根絶を目指すことが急務となっています。そのための最初のステップとして、『通学路Vision Zero』を提案し、実践を続けておられる久保田尚さんに、ゾーン30プラスとその手法を活用した今後の展望について、お話しいただきます。

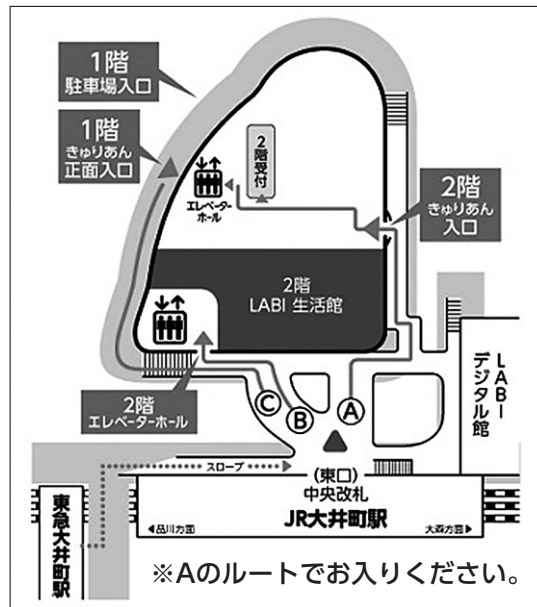
《講師のご紹介》 埼玉大学名誉教授、日本大学客員教授。専門は都市交通計画、交通工学。交通安全の分野では特に生活道路の安全対策について取り組まれています。1996年のコミュニティゾーンから近年のゾーン30プラスに至る種々の取り組みのなかで、「この分野の難しさ、そして何より重要さを痛感している」と言われています。著書(共著)に、『改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル』(交通工学研究会、丸善出版、2017年)、『改訂新版 読んで学ぶ交通工学・交通計画』(理工図書、2022年)など。

《参加費》 無料

《会場》 きゅりあん 中会議室(6階) (東京都品川区立総合区民会館)
(きゅりあんの看板は建物上部にあり目立たないのでご注意ください。正面の壁にLABIの赤い文字が見えます)

※JR京浜東北線・東急大井町線・りんかい線「大井町駅」東口 徒歩約2分
東京都品川区東大井5-18-1 電話：03-5479-4100

<https://www.shinagawa-culture.or.jp/curian/access.html>



《Zoom参加方法》

4月16日(水)までにE-mailにて下記へ、ご氏名、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。後日案内メールをお送りいたします。

※会場でのご参加は、事前申し込みは不要です。

《懇親会について》

講演会后、飲食店にての懇親会を予定しています。参加ご希望の方は青木までお知らせください。

《参加申し込み・お問い合わせ》

青木 勝(共同代表)

✉ osakahorai551@yahoo.co.jp

電話：090-8650-7263

今年も早や、総会が近づいてきました。4月19日(土)に開催予定です。多くの会員の皆さんにご参加いただき、活動のあり方などについてご意見とお力添えをいただきたいと思っています。

コロナ禍以降、多くの交通関係の団体で、会場とオンライン併用による講演会やセミナーやシンポジウムが開催されるようになりました。テーマの多くは公共交通、地域交通、自転車、まちづくりなどに関するものです。一般市民も無料で参加できるものが多くあり、貴重な学びの機会としている会員さんも多いのではないかと思います。会員メーリングリストでは、他団体からのイベント案内情報もいろいろ発信されています。

そうした団体による講演やセミナーでは、歩行環境の問題や歩行の権利の問題などはほとんど出てはきませんが、公共交通での移動は「歩く」という行動(車いすやベビーカーでの移動を含めて)と繋がっているので、切り離せない問題だと思います。自転車にとっても、お互いの安全のために

歩行環境の改善は当然重要な課題です。

とはいえ、歩くことは当たり前すぎる行為のためか、その環境や権利についての話はあまり聴く機会がありません。日本人は長い間、自動車が疾走する道の端を身を縮めて歩くことに否応なく慣らされてきたので、人は道を堂々と安全に歩く権利があるということへの認識すら、忘れかけているのかもしれませんが。それだけでなく、「人間の体は動く自動車と接触すれば簡単に破壊されてしまう」という当たり前すぎる現実を認識することからも、社会全体が目をそらせているような気がします。

今年の総会後の講演会では、歩行者の交通事故被害に心を痛め、生活道路や通学路の安全対策に長く取り組まれている、久保田尚さんにご講演いただく予定です。自動車優先意識が根強いこの国で、安全に歩ける道や環境を増やすにはどうしたらよいかを、お話を伺いながら皆さんと考えたいと思います。
※総会と講演会の案内は、14ページをごらんください。

前号の発行以降、2024年11月～2025年1月にかけて世話人会で議論された話題をご紹介します。

・2025年4月開催予定の総会後の講演会の講師選出とテーマの検討

世話人と地域活動連絡係で協議検討の結果、前号でもお知らせした通り、埼玉大学名誉教授の久保田尚(くぼたひさし)先生に講演をお願いすることになりました。

久保田先生のこれまでの研究や業績をふまえ、講演の内容についてご相談し、先生が日々訴えたいと考えておられることと、会からお願いしたいテーマとが一致していることを確認できました。

⇒14ページに案内

・運転免許制度に関する要望案について

前号でご報告したオンラインミーティング「運転免許制度、これでいいの？」(2024年10月19日開催)での議論の内容も取り入れつつ、世話人の見尾さんが中心となって要望を作成中です。春ごろには素案を提示し、みなさまから広くご意見を募る予定です。

・会員オンラインミーティング「クルマ社会に言いたい！」(初回)の準備と開催

会員限定オンラインミーティングの方向性と進行について事前に話し合い、日程を2024年12月13日と決め、無事開催することができました。

⇒5ページに報告

・会員オンラインミーティング「クルマ社会に言いたい！」(第2回)の準備と開催

会員ミーティングについては「なんでも話せることにしたほうが気楽に参加できる」「テーマを絞らないと話題が散漫になる」「間を置かずに

開催されれば都合よく参加できる機会も増える」「あまり頻繁だと負担になる」等々、世話人会では幅広い意見が出ていますが、まずは第1回の好評を受け、2月28日に開催することとしました。案内は会のホームページと会員メーリングリストで行いましたが、会報には発行日の都合で掲載しておりませんことをご了承ください。

⇒5ページに報告

・会の財政についての検討

会の収入が以前から一部会員による寄付に大きく依存しており、会の安定的な運営に懸念があるため、会費の妥当な金額や、支出の半分以上を占める会報関連費用の検討などを中心に、議論を重ねています。

・会員への情報提供手段について

会報のデジタル化の推進、そして会員メーリングリストでは会員間の交流が主目的となっている点などを鑑み、即時性の高い情報提供を実現するため、連絡メールの配信を検討中です。近日中に、会員のみなさまには連絡用メールアドレスの登録をお願いする予定です。

・ホームページ改善活動

トップページに出ている会のスローガンの見直しと、スローガン中でアピールする各項目の解説の作成を進めています。トップページのアイキャッチ画像についても、ずいぶん古い時代の写真が使われているため、会報の投稿として近年掲載されたものなど、会員提供の写真の中から新しいものをピックアップしてリニューアルを検討中です。

また、会報に掲載された書籍の紹介・出版物案内記事を、新しいものから順に単独の記事として転載し、情報のリフレッシュを図っています。

クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

第3条(活動) 本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国規模での改善活動、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名もしくは共同代表2名、必要に応じて副代表1名、世話人若干名、会計監査1～2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

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、世話人で協議して世話人のうち1名が代表代理を務める。役員の実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。)

※2023年度総会で第5条が改正されました。

会ホームページ、Facebook、X(旧Twitter)、Instagram、ブログ等のご案内

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 | 4 ブログ https://kuruma-toinaosu.org/blog/ |
| 2 X(旧Twitter) @kuruma66311273 | 5 YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」 |
| 3 Instagram kuruma.toinaosu | |

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。2025年1月31日現在で参加者は86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問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。

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した。

当会会計はより一層、窮迫しています。

2025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やカンパで運営しています。

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「2024年度会費払込済」「2025年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2024年度、2025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。

★インターネットバンキングを利用した振込先は「ゆうちょ銀行 〇一九店 当座 39161 クルマシヤカイオトイナオスカイ」です。

会費・名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(表紙参照)までご連絡ください。

★ご協力をお願い★

1. 紙の会報の希望調査にご回答ください。

会報(年4回発行)は現在、当会のホームページで公開するとともに、希望者には印刷物を郵送でお届けしています。

会のホームページでは、会報を掲載しているほか、最新の当会の催し(イベント)の案内などは随時掲載しており、新しい情報をご覧いただけます。また、会報に記載した活動報告、会員の投稿、書籍紹介なども、スマートフォンでも読みやすいよう個別の記事として公開しています。

昨今は、「会報はHPから読むので印刷物は要らない」「印刷・発送費節減も必要では」等のご意見が増えていきます。そこで今回、あらためて会報郵送会員の皆さまに、同封のハガキにて希望調査をいたします。「紙の会報が不要」という方は、その調査欄にご回答をお願いいたします。

2. 会の情報を受信できるメールアドレスの登録をお願いします。

会の情報を随時会員にお届けできる配信システムを整えるため、皆さまのメールアドレス(確実にお送りした情報を受信できてお読みになれる)を、再確認中です。会員メーリングリストに未加入の方は、同封のハガキにご記入いただくか青木までお知らせいただけますよう、よろしくをお願いいたします。

連絡先：青木 勝 ✉ osakahorai551@yahoo.co.jp

今回のご案内は以下です。

◎2025年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会・懇親会のお知らせ

開催 2025年4月19日(土) 午後

会場 きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館)

講演会講師 久保田 尚さん(埼玉大学名誉教授)



・「クルマ社会を問い直す」120号原稿募集のご案内・

●次号発行予定：2025年6月

●原稿締切り：2025年4月30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、調整をしていただきます。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。

組版・印刷管理：梅沢 博