

# 報告会「クルマよ、お世話になりました」

日時 2013年12月3日(火)18:30～ (開場 18:15頃)  
会場 渋谷区勤労福祉会館 2階 第3洋室  
会費 無料  
主催 持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

## 次第

開会 18:30

挨拶 / 井坂 洋士 (持続可能な地域交通を考える会 代表)

訳者自己紹介、この本の見どころ、改めて考える「クルマ社会」 約40分

堀添 由紀 (訳者、持続可能な地域交通を考える会 運営委員)

- 1) 自己紹介
- 2) 本の内容
- 3) 会の論議で学んだこと・考えたこと
- 4) 翻訳をしながら考えたこと

解説 「クルマ社会」の歴史と未来 約10分

井坂 洋士 (持続可能な地域交通を考える会 代表)

質疑応答・意見交換

閉会 20:00

### 懇親会のご案内

本報告会終了後、近隣にて訳者を交えた懇親会を開催します。  
ご都合が許しましたらぜひご参加ください。

## 翻訳報告会レジュメ

2013.12.3(火)

渋谷勤労福祉会館

堀添 由紀

- 1) 簡単な自己紹介
- 2) 本の大まかな内容
- 3) 会の論議で学んだこと・考えたこと
- 4) 翻訳をしながら考えたこと

- 1) 簡単な自己紹介

- 2) 本の大まかな内容

### 第1部 モータリゼーションの歴史

クルマ登場と当時の社会の受け止め方

他の交通手段の駆逐

道路建設

マスメディアが果たした役割

モータリゼーションの現状

### 第2部 クルマの諸問題

大気汚染

石油による汚染

「エコカー」の問題

様々なトラブル

交通事故

### 第3部 よりよい社会を目指して

歩くこと

自転車

公共交通

社会的支援

将来のビジョン

- 3) 会の論議で学んだこと、考えたこと

#### 【1】交通問題の問題としての自覚

・何故気付きにくかったのか

交通に恵まれた川崎

想像力の欠如

交通「問題」に関するグループが身近になかった

マスメディアの問題（詳しくは[3]で）

・運転が好きだった母の高齢化、地元の現状

## 【2】子どもと通り 通りの回復

学童保育での経験

## 【3】マスメディアの問題

社会の様々な場面で利用される手法

彼らは「ピンチ」を「チャンス」に変える

「エコカー」

## 3) 翻訳をしながら考えたこと

[1] 自製の難しさ 意識と暴挙(?)

[2] 訳の不十分さ

[3] 改めてクルマやクルマ偏重の弊害を考える

大気汚染

交通事故 飲酒運転 厳罰化 それでいいのか

街づくり

「移動」の問題も個人でなく社会の問題として考える

「便利か不便か」ではなく、「社会として維持できるか、できないか」

工夫を楽しむ

## 報告会「クルマよ、お世話になりました」

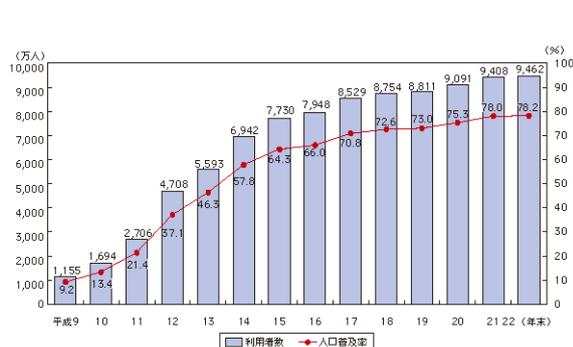
### 解説 「クルマ社会」の歴史と未来

2013年12月3日(火) @ 渋谷区勤労福祉会館

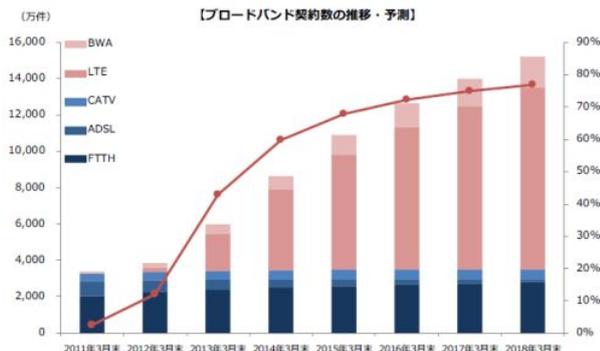
持続可能な地域交通を考える会 (SLTc) 代表 井坂 洋士

## 幻の15章 "Long-Distance Relationships: Telecommunications"

- この10年あまりで大きく変わった「テレコミュニケーション」  
原著には「テレコミュニケーション」を扱う章があったが、日本版では割愛している。  
これは原著が出版された2000年(平成12年)頃の状況から大きく変わっているから。



情報通信白書 平成23年版(総務省)  
「インターネットの利用動向」より



MM総研「ブロードバンド回線事業者の  
加入件数調査(13年9月末時点)」より  
「ブロードバンドに占めるモバイルの割合が5割を超える」

- 交通と情報通信の関係  
しかしながら、この章は、切り離されて考えられがちな交通と通信が実は関係深いことを示している。この章を本文から落とした埋め合わせも兼ねて、解説の前半を書いている。

## 解説「日本におけるモータリゼーションの歴史と現在」の役割

企画段階では「日本事情」などと呼ばれていた部分。原著は北米の状況を中心に書かれており、これは日本の「モータリゼーション」以降の状況をよく表してはいるが、当然、異なる部分もあることから、原著の構成に照らして日本の状況を概説したもの。

## 食・住・交通(通信) 政治のすべきこと

- 江戸時代  
徳川260年の時代を築く基礎は江戸の都市基盤整備と全国舟運ネットワーク。次に五街道整備。世界有数の大都市を支えたのは近郊農業と水路。3倍近い人口増を、「鎖国」=食料・エネルギー自給率100%で賄った。(推定人口1600年=1200万人、1850年=約3200万人。これを均すと産業革命前のイギリスと同程度の水準。)  
政治体制は高度な地方分権、地方が発展を競った時代。全国(北海道・沖縄を除く)の主要都市がこの時期までに成立(横浜など例外あり)。  
幕府直轄地の江戸では大八車を規制。今でいう「傷害事故」を起こすと流罪、「死亡事故」は死罪という例もあったようだ。
- 為政者のすべきこと  
民間経済を支えるのは食料・エネルギー(=農山村)と交通・都市のバランスよい発展。

## 日本の交通の歴史

---

- ・明治初期まで：旅客 徒歩、物流 舟  
馬は使われたが、馬車交通は発達せず、人は専ら徒歩、貨物は舟運。
- ・明治～昭和初期：鉄道・人力車・自転車が加わる  
都市間輸送は汽車が、都市内輸送は徒歩＋電車・人力車・自転車が担う。後にバスが加わる。
- ・モータリゼーション 「クルマ脳」  
1955年「国民車構想」、1960年代より急激な自動車の増加。官業の二人三脚により、歩行者・自転車・電車は街の邪魔者であり、クルマは至高で侵すべからざる存在という意識が促成される。
- ・世界も日本も "Peak car"  
欧米で "Peak car" が言われ始め、日本でも 2007 年頃で自動車走行距離が頭打ちに。  
欧州に遅れること 2-30 年、日本でも自転車ブーム、路面電車の見直し機運が高まる。

## かつての「五輪」と新たな「五輪」

---

- ・1964年の東京オリンピック  
1960年代、東京五輪を迎えるためにと、都市間では新幹線や高速道路を開業させる一方、都市内では環状道路などの道路整備を急ぐとともに、市民の足を担っていた路面電車に「時代遅れ」のレッテルを張って廃止に追い込んだ。路面電車＝邪魔者、時代遅れという風潮が作られた様子は新聞記事や投書からも読み取ることができる。(朝日新聞「聞蔵」、読売新聞「ヨミダス歴史館」)
- ・ロンドン五輪ではボリス・ジョンソン市長の「自転車革命」  
自転車政策特別顧問(クルビア・レンジャー氏)に自転車政策を一元化。元々自転車の分担率が極めて低かったロンドンで、Try&Error を繰り返しながら Barclays Cycle Hire や Cycle Superhighways を整備したことが知られる。氏が真っ先に行ったのは各地で自転車教室を多数開いたことだという(11月26日開催の疋田智氏講演より)。ロンドン市は、自転車政策は7年間の限られた時間で、しかも自治体主導でここまでできると立証した。



「環境の世紀」と言われる中、二度目の東京五輪の前に、かつての東京五輪で何を行い、どんな結果をもたらしたのか、本書も参考にしながら振り返ってほしい。

## 交通にも多様性を

---

1980年代後半から言われるようになった生物多様性 (biodiversity) の考え方の背景には、我々人間の活動が多様な生物に支えられていることはもちろん、生態系の維持・発展と、変化に対応するために欠かせないものと考えられている。

交通も、徒歩、自転車、バス、鉄道、船などを組み合わせることで、環境負荷を抑えながら多くの人の交通の需要を満たすことができるし、高齢化など社会情勢の変化に対応しやすくなる。

「クルマ社会」化で失われた多様でバランスの取れた交通体系の価値を見直すきっかけにしたい。



自転車社会の環境改善を目指して No.15

## 「クルマ社会」の歴史と未来

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員  
持続可能な地域交通を考える会 (SLTc) 代表 井坂 洋士

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 080-3918-2932  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 日本の常識＝世界の非常識

世界では“Peak car”が言われて久しく、日本でも2007年をピークに自動車の総走行距離は頭打ちになっている。自転車の見直し機運が高まり、カーシェアリングも普及してきたが、こうした傾向は成熟社会ならば当然の流れと言えよう。

ところが、本連載2回目で内海理事が指摘されているように、我が国では「クルマ脳」に染まりきったニセ常識が横行しており、自転車活用政策や歩行者の安全確保、公共交通の維持活性化などに深刻な悪影響を及ぼしている。

本連載でも度々紹介されたように、欧州では人を中心に考えるのに対し、日本ではクルマを中心に考える。例えば、歩道やガードレールは他の先進国とは異なる構造をしており、歩行者を閉じ込める檻のように機能している。商店街でクルマを遮ろうとすると反対する商店主が多いようだが、実際には歩行者天国やトランジットモールにより沿道商業が活性化することが知られている。中心市街地の衰退は駐輪場・駐車場業界にも直結する懸念材料であろうが、こうした問題はNPO自活研の研究会でも度々議論されているので、まだの方はぜひご参加いただければと思う。

### 「クルマ脳」のはじまり

このような思考の背景には、自家用乗用車が交通手段の最高峰であり、経済発展に欠かせないと盲信する「クルマ脳」がある。しかし、そもそも我が国での自家用乗用車の普及は1955年の「国民車構想」以降であり、わずか50年足らずのうちに促成された俄常識である。どうしてこうなったのかを紐解くべく、「クルマ社会」化の歴史を振り返ってみよう。

我が国のクルマ社会化は、欧米より30年遅れでやって来た。欧米諸国で自動車普及の起爆剤となる「T型フォード」が米国デトロイトで開発・発売された1908年以降、急速に馬車とクルマを置き換えていった。同時に、同社が確立した大量生産・大量消費の仕組みが、20世紀を「クルマ社会」にする立役者となった。

一方、国土の7割が森林で、江戸時代より世界有数の人口密集都市を擁していた我が国では、城下町や門前町など経緯こそ様々だが、全国各地に都市が形成済みであった。そうした都市において地域交通の主役は徒歩であり、明治後期になると路面電車が発達し、昭和にかけて電車や自転車が住民の足を担っていた。

ところが、国家総動員による戦時体制を経て敗戦を迎え、米軍占領体制下での戦後復興期になると、アメ

リカ的なものを手本とし、そこに「追いつけ、追い越せ」が国家目標になった。「モータリゼーション」はその代表選手となり、クルマは単なる移動手段ではなく「高度経済成長」の手段に成り代わった。

### 交通の多様性を失う

我が国では鉄道が高度に発達しているが、1960年代までは路面電車が都市交通の一翼を担っていた。路面電車は自家用車に比べて極めて効率が良く、特に人口が密集する都市部では限られた公共空間で多くの人が移動でき(写真1)こまめに電停を設けて乗り降りできる非常に理に適った交通システムと言える。同じことが自転車にも言えるが、持続可能な交通政策研究の世界的な権威であるウォルター・フック氏は、鉄道と自転車を組み合わせたクルマに頼らない都市交通システムが日本の経済発展の成因のひとつと評価している。

ところが、我々は残念ながらその



写真1 路面電車1両の乗客(約60人)がクルマを使うと、幅3倍×長さ10倍もの道路空間を必要とする



利点を理解できていなかったようだ。かつての東京五輪招致が決まった1960年代は、奇しくも自家用乗用車の普及期と重なった。冷静に考えれば道路面積を多く必要とする自家用車が増えれば道路が混雑するのは自明だが、世論はクルマを先進的なものと信じて疑わず、同じ道路で共存していた路面電車がまず目の敵にされた。警察から新聞に至るまでが路面電車こそ渋滞の犯人と名指しで非難し、「時代遅れ」のレッテルを貼って軌道を剥がしていった。同時に「オリンピック道路」が急ピッチで整備されたものの当然ながら渋滞が解消するはずはなく、交通事故による死者数が最悪を記録する「交通戦争」時代へと突入した。

自転車は依然として都市交通の一翼を担い続けていたが、その戦禍より逃れることはできず、1970年の改正道路交通法で、本来車両である「二輪の自転車」に歩道通行を認める例外規定を設けてしまった。これ以降、自転車のルールはうやむやになり、「例外」であるはずの歩道通行が常態化するようになる。かくして道路はクルマの占有物と化していった。

### 「クルマ脳」による支配

当時の政府は、東京五輪までに路面電車を撤去し、クルマのための道路をせっせと建設する方針を確認。東京都をはじめとする自治体もこれに倣った。しかし道路を造る矢先にクルマも増えるから混雑が解消するはずがない。政府が「マイカーの激増が公共交通の通行を妨げている」という至極当然の発想に至るのは、東京五輪後の1968年(自治省方針)

まで待たねばならなかった。それほど深刻な「クルマ脳」に陥っていた。

もっとも、こうした「クルマ脳」は程度の差こそあれ他の国にもある悩みのようだ。

世界保健機関(WHO)は毎年11月の第3日曜日を世界共通の「世界道路交通被害者の日」と定めて啓発活動を行っているし、大手報道機関で報じられない事実の報道を支援するピューリッツァーセンターは世界の交通事故死者数とその状態別内訳を比較できるWebサイトを立ち上げた。これらの背景にある共通点は、世界的にクルマの問題は忘れられがちということだ。モビリティウィーク&カーフリーデー発祥の地・フランスも当時は深刻な「クルマ脳」だったのだろう。国内交通基本法(LOTI)で交通の優先順位を定め、クルマは非優先であると明文化している。「クルマ脳」の弊害に直面した各国は対策を講じており、米国ですら道路財源を公共交通へ振り分けるまでに変わっている。

我が国の問題は、欧米諸国がこのようにクルマ問題に向き合ってきたのに対し、世界の流れに逆行するようにクルマ優先の交通政策を続けていることにある。我々は「クルマ脳」の治療から始めねばならないのだ。

### 交通の多様性を取り戻すために

読者の皆さんはとりわけ交通分野に関心の高い方が多いだろうが、「ク

ルマ社会」がどのように形成され、どのような弊害をもたらしているのか、実は意外とご存知ないかもしれない。誤解されがちだが、クルマに依存しない持続可能な都市生活を目指している我々は、クルマの排除ではなく事実を正しく認識し、交通の多様性を取り戻すことが重要と考えている。徒歩や自転車をはじめとする様々な交通手段が排除されず、あらゆる人の移動に対応できる社会の実現を目指している。

そういう認識のもと、「クルマ社会」の歴史からその弊害を踏まえ、多様な交通手段の活用を考えるための本(写真2)を上梓することとなった。当会会員が翻訳を手がけ、翻訳書ながら市民目線で読みやすい訳文を書いてもらった。出版社のご理解をいただいで出版にこぎ着けるまでに時間を要したが、10月より全国書店にて発売されている。交通分野で活躍されている業界・行政・NPO関係諸氏にはぜひお手にとっていただき、予備知識として事業展開に活かしていただければ幸いである。 **PP**



写真2  
白水社  
2013年10月発行  
3,045円

### 「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ<<http://www.cyclists.jp/>>からどうぞ。