クルマ社会を問い直す会会報　第2号

=1995年10月15日発行=

クルマ社会を問い直す会
事務局：080 帯広市南町南8西22-60 杉田方
☎F 0155-48-7023
郵便振替口座 00140-7-39161

目　次

1－会員登録の状況
2－アンケート活動への協力のお願い
3－各種団体への要請活動…杉田　聡
6－環境団体を訪ねて…斉藤基雄
7－車公害のない川を次代に…小俣弘子
8－よい子は道で遊ぼうよ…沼田早恵子
9－わが子の事故死に遭遇して…今井博之
10－震災後の街づくりの試み…西川伸一
11－消えた「走る凶器」…菊田恒芳
12－各種のご願い・ご連絡
15－『北海道新聞』記事
16－『ニッポン消費者新聞』記事

１６０人が会員になりました

７月以降、会報第１号をお送りすると同時に、会員登録をお願いしてきましたが、１０月５日現在、会員は１６０名（個人会員１５８人、団体会員２）となりました。幸いカンパもたくさん集まっており、同日現在、会費をあわせて１０６万４４００円の財源が得られました。

会員（団体会員を含む）を地域別に見ると次のとおりです。

北海道……１１（道南２、道央７、道東２）
東　北……　６（青森１、秋田１、山形１、宮城１、福島２）
関　東……８４（茨城１、群馬１、埼玉８、千葉９、東京４７、神奈川１８）
中　部……１２（静岡２、愛知３、岐阜２、新潟１、石川２、長野２）
近　畿……２０（京都５、大阪６、奈良５、兵庫４）
中　国……１３（島根１、鳥取６、岡山２、広島３、山口１）
四　国……　１（愛媛１）
九　州……１４（福岡１、大分３、熊本６、鹿児島１、沖縄２）

★お問い合わせください

それぞれの地域で何か活動を始めたり、集まりをもったりする場合、会員相互の連絡をとりたい場合には、事務局までお問い合わせください。「会員名簿」を作って会員に配布するかどうかについては、次期総会以降に検討します。

アンケート活動への協力のお願い

私たちは、「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」を、活動の一つとして位置づけています（会則第３条(1)）。

会報第１号の５ページに記したように、この具体化として、「全国各地の自動車問題関連の諸団体を把握し、ネットワーク作りのために活動内容についてアンケート」を実施したいと考えていますが、そもそも全国各地にどのような自動車関連団体があるのか、十分に把握できていません。住民図書館（東京）が所蔵するデータベースによって、あるていどは把握できますが、まだまだとうてい不十分だと思っています。

以下に、住民図書館のデータベースにのっている団体名をひとまず記します。**この他に、アンケート実施の対象とすべき団体をご存じの方は、事務局までお知らせいただけるようお願いします。**事務局としては、他に道路公害反対運動にかかわる団体、およびバイコロジスト団体については、かなりの数を把握しています。これらについては、書ききれないので省略します。

なお当然ながら、「自動車関連団体」といっても、今日のクルマ社会状況にある程度批判的である団体を考えています。

皆様のお力添えを、よろしくお願いします。

住民図書館のデータベースより

「環境を考え・地球を救おう会」川崎市多摩宿河原５－２１－３６ ｻﾆｰｺｰﾄ302
「車粉追放市民の会」北海道帯広市西２０条南６－１
「道路交通民主化の会」東京都新宿区新宿2-3-16 ﾗｲｵﾝｽﾞﾏﾝｼｮﾝ御苑前405
「連峰スカイライン反対同盟」東京都北区王子本町１－２５－２２
「三鷹２・２・３号線拡幅に反対する会」東京都三鷹市下連雀３－３－５２
「北西部幹線を考える会」東京都八王子市美山町１２２０－１５
「高尾山圏央道を考える会」東京都八王子市めじろ台２－６２－２
「静清バイパス・県市道拡幅問題若葉町対策委員会」東京都八王子市甘里町２５－８
「川口外環状道路対策協議会」埼玉県川口市芝南町３２６３
「湾岸道路訴訟の会」横浜市中区本牧元町２８９　北見方
「高尾・浅川の自然を守る会」静岡市池ヶ谷３０７－６
「人間環境ネットワーク」名古屋市東区東桜１－１４－４５　東和ビル２階
「中津コーポ高速道路に反対する会」大阪市北区中津2-8 ﾅｶﾂﾘﾊﾞｰｻｲﾄﾞｺｰﾎﾟA716

各種団体へ、要請に行きました　杉田　聡

９月１１日（月）、１２日（火）の両日、「自動車問題を固有の課題として、それぞれの活動の中に位置づけて問題化」してもらえるよう（会報１号５ページ）、各種の団体へ要請に行ってきました。今回行ったのは、次の５団体です。

１．日本子どもを守る会
２．アースデイ日本
３．エコリーグ（全国青年環境連盟）
４．地球の友・日本
５．自由法曹団（同上）

うち１～３の団体には、１１日に杉田、西川（以上世話人）および斉藤基雄氏（会員）が、また４～５の団体には、翌１２日に杉田および斉藤基雄氏が、足を運びました。斉藤氏は、会員としてそれまで独自に、いくつかの団体に要請活動に行って下さっていましたので、今回あえて同行をお願いした次第です（なお、それまでの氏の要請活動の概要については、本会報６ページ以降をご覧下さい）。

要請の際には、自動車問題の重要性を、それぞれの団体の活動目的に即して訴えました。以下、要請に際して得た感想を記します。

●「日本子どもを守る会」

最初に出向いた「日本子どもを守る会」では、事務局長の森洋子氏が対応して下さいました。クルマによって子どもが日常生活の場で命を奪われることや、遊び場を大規模に奪われることで、子どもの人権が侵害されていることを訴えましたが、氏は私たちの訴えを熱心にメモにとって下さったうえに、訴えに賛意を表されました。

その際氏は、「日本子どもを守る会」が開く予定の「文化会議」が１１月に岡山市で開かれるので、これに出席してしかるべき分科会で発言したらどうか、という提案をして下さいました。また、「日本子どもを守る会」の会報に原稿を書いてもらえるよう依頼されました（早速、帯広に戻ってから杉田が書いて送りました）。

今後「日本子どもを守る会」は、私たちの活動に多かれ少なかれ関心を払ってくれるだろうと感じました。今回、ひとまず世話人が「文化会議」に参加できるかどうかを検討していますが、来年以降は、単にこれに出席するのみならず、分科会を担当するくらいの関わりをみってみようと、同行者と話しました。

●「アースデイ日本」

次に出向いたのは「アースデイ日本」で、この団体を含む「市民運動全国センター」の須田春海氏が対応してくれました。氏は、６０年代からの自動車問題を流れをよく把握しており、杉田が『くるま社会を考える』第２号で紹介した「NO_2 訴訟」にも関わ

っておられたようでした。そのこともあって、自動車問題の難しさと同時に、それを問うことの重要性もよく分かって下さいました。

ただ、「アースデイ日本」としては、これまで自動車問題を集会などで取り上げたことはなさそうでしたので、あらためて、自動車問題を視野に入れてくれるようお願いしてきました。ちなみに「アースデイ日本」では、９月発行の『Earth Day News Japan』第５号で、「クルマ社会を問い直す会」のことを紹介して下さっていました（本会報13ページを参照のこと）。

●「エコリーグ」

次の「エコリーグ」は、正式名称を「全国青年環境連盟」といいますが、全国代表の八木聡氏が対応して下さいました。最近注目されている団体とのことなので足を運びましたが、しかしここことは残念ながら議論は基本的にすれ違いのまま終わりました。

対応者は（またその後話に加わったもう一人の役員は）、自動車問題を問うことの意味を了解できないように思われました。自分たちは「問い直す」ためのグループではなく行動するためのグループだと言われるので、「クルマ社会を問い直す会」もその点では同じであると説明しましたが、相互了解には達しませんでした。また、「自分たちは各人の生き方まで問うことはしないでいるが、自動車問題を問い直すと各人の生き方を問いただすことになる」、とでもいうような発言をくり返されました。そうではないことをやはり説明しましたが、やはり理解は得られませんでした。

生まれたときからクルマを日常的な道具として育った現在の若者が、クルマについてもつ意識をかいま見たようでもありました。この会は、基本的に各地の大学生の運動を「サポートする」だけの会だということですが、それにしても感触が悪すぎる、という後味の悪い思いをしました。

●「地球の友・日本」

翌１２日（火）は、まず「地球の友・日本」に足を運びました。国際担当のランダル・ヘルテン氏が対応して下さいました。「地球の友・日本」としては、残念ながら自動車問題全般に新たに取り組む経済的・人的余裕はなさそうですが、「地球の友・イギリス」が自動車問題にとても熱心だということで、「地球の友・日本」としても、今後本会から情報もほしいし、また本会に情報を提供できるだろう、と話されていました。

この時期、杉田は「市民フォーラム2001」という団体の「エネルギー研究会」で話を依頼されて在京しましたが、「地球の友・日本」は、この「エネルギー研究会」を含めて４つの団体との共同で、多かれ少なかれ自動車問題を視野に入れたプロジェクトを始めているという話もありました。その資料を見るかぎり、CO_2 問題が主たる関心となっているようでしたが、その関連でも、また「地球の友・イギリス」の経験などからも、道路作りに反対し、市電等を守り、マイカーのいらない街づくりを考えるといった運動の重要性は、当然のことと把握しているようでした。

●「自由法曹団」

最後に、「自由法曹団」に出向きました。「自由法曹団」は、弁護士グループの中でももっとも民主的・良心的なグループと私は了解しています。私の尊敬する弁護士も何人か入っています。それで、弁護士グループのうちまず第一に接触すべき団体と判断しました。

この日は、事務局長の前川雄司弁護士が対応して下さいました。杉田の『週刊金曜日』に書いた原稿を見せながら話をしました。自動車システムのために子どもの権利を含む多様な権利の侵害が起きていること、子どもが安全に帰ってこられるかどうかを親が日々に心配しなければならないような状況は異常であること、等々についての私の話に、氏は賛意を示して下さいましたが、相互のやりとりは基本的にありませんでした。一応、事務局会議や全国の幹事会議といったところで、こちらの申し入れについて討議する、という返事をいただきました。

次の団体にも接触しました

なお当初、この他にも、(1)「日本弁護士連合会」の人権擁護委員会、(2)「グリーンピース・ジャパン」、(3)「環境ジャーナリストの会」に要請に伺いたい旨の申し入れをしましたが、いずれも今回は実現しませんでした。

(1)まず日弁連ですが、電話に出られた担当者は、人権擁護委員会は具体的な人権救済の申し立て以外は受け付けていない、それ故むしろ、日弁連そのものか日弁連会長あてに文書を提出したらどうか、とのアドバイスを下さいました。次の機会にこのアドバイスに沿った形で要請活動に行こうと考えています。

(2)「グリーンピース・ジャパン」は、私たちの申し入れの書面に対して、そもそもグリーンピース・ジャパンとして取り組んでいる固有の課題があり、現在の人員と財政状況のもとでは自動車問題まで手が回らないので、来てもらってもたいした意見交換は出来ないだろう、という趣旨の返事をよこしました。やむなく、今後ぜひともクルマ問題を視野に入れていただけるようお願いしたい、という趣旨の礼状を出しました。

(3)「環境ジャーナリストの会」では、担当者が海外出張で不在だったため、今回は要請をあきらめましたが、「会」についての詳しいパンフレットを送って下いました。次の機会に、あらためて要請に出向きたいと考えています。

環境問題関連団体を訪ねて

斉藤基雄

7月中旬に、環境問題主要７１項目を簡潔に解説し、各項目ごとにそれぞれの問題に取り組む関連団体（計２２８件）を紹介する本が発売されました。

題は『地球の未来は明るい』（ダイヤモンド社）で、本文中には「自動車」の項目もあり、そこでは脱クルマ社会の考え方も紹介されています。しかし、この項目にだけはなぜか、他のすべての項目に必ず掲載されている関連団体の紹介が何もありませんでした。

クルマ社会に取り組む全国組織がせっかくできたのに、本会の存在が知られていないのは非常に残念なことであると思い、杉田代表の了承をいただいて私は、この本の編者「グループ環」を含む環境問題関連団体を、３か所訪問することにしました。

８月１４日（月）、最初に「グループ環」の山下様、大木様、早川様の三名と、レストランで面会しました。本会のことについては三名ともご存知でありませんでしたので、早速、資料を先方に配付し、『地球の未来は明るい』増刷刊行時に本会の紹介を載せていただくよう申し入れをしました。

これに対し山下様から、増刷が出る見込みはないが、近日中に本の内容をパソコン通信（インターネット）に載せるのでその際に本会の紹介枠を確保できる、との話がありました（この件への返答についてはその後本会へ持ち帰って検討中です）。

次に、８月２６日（土）に「ジャパンエコロジーセンター」を訪問しました。ここは、「日本リサイクル運動市民の会」が運営する環境問題の総合情報センターで、二万件もの情報ファイルや四千冊をこえる関連書籍の所蔵量はまさに圧巻でした。しかし、これらのなかに自動車問題を扱ったものは皆無で、この問題が環境問題として全く認知されていないことの厳しい現実を感じました。そこで、担当者の黒岩様に本会資料を配付し、館内の情報ファイルおよび所蔵図書への自動車（交通）問題関連項目の追加を要請しました。

黒岩様からは、この件に対する了承とともに、催物案内等を当センターに発送すれば掲示してもらえるとの話をいただきました。

最後に、次代を担う若年層に自動車問題を広く知っていただきたいと思い、「エコリーグ」（全国青年環境連盟）を９月２日（土）に訪問しました。担当者の川手氏からは、本会の活動を連盟から加盟各団体に伝えるのは無理であるが、定期集会で参加者が個人的に宣伝するのは可能であるとの話があり、さらに退出時には私に対して頻繁に訪ねてほしいとの要望が強くありました（このとき、まさか次回訪問時に別の担当者が全く違う対応をするとは、私は予想すらしませんでした）

以上各団体への訪問を通じて私は、本会公報活動強化の必要性を痛感し、今後も機会を伺って他団体に足を運ぼうと思いました。

（〒247　鎌倉市今泉１－１０－１３）

車公害のない川を次代に

小俣弘子

埼玉県南部、川越市内を流れ荒川と合流する新河岸川。その改修工事計画を知らされたのは、昨年の４月でした。現在のように人々の心和む場で、かつ動植物の宝庫であり続けるか不安がどんどん募る。

思い余って、事務所を訪ねてみる。「現在、土手の構造上、車が全く通れない２地点についても、車が通れる幅（４メートル）になり、砂利で、幹線道路ともつながる」と、説明を受ける。（生きもののことを考えた川作りもされていなかった。）

調べてみると、土手での車規制は可能と分かる。改修工事の終わっている下流で車規制されている所も見つけ、度々、事務所に車の規制を促す。しかし、「地元より土手に車を通してほしいという要望もあるし、土手は自由使用なので車規制はできません」との返事

今年の８月には返答が変わり、「車が通れるような土手は下流を見てもありませんよ。大丈夫ですよ。」と、言われる。

そこで再び下流の土手を見てみると次の通りであった。（８地点調査）

①舗装され車が通っている。……2

②車の規制……4

③住民より車規制するよう要望がある……1

④車規制されていないが車が通らない……1

事務所の話と違うし、規制も４地点が行われている。また、土手に平行に車道のある地点が３カ所もあり、騒音と排気ガスの点から、こういう車道も作らないようにのべる必要性を感じる。また、周辺の開発も著しく、空気が悪くて、喉も痛くなった。工場の騒音と、そこここから聞こえてくる車の音やコンクリートジャングルが目につき安らげない。川周辺を守らねば意味がないと強く感じる。

川越の新河岸川では、春は連日山菜摘みに人が来る。秋はイナゴ取り。四季を通じては、保育園児やお年寄りのお散歩。部活動や近くの人のランニング、学生の通学路、虫取り、釣り、サイクリング、と憩いの場。河川敷には、イタチ、カメ、トカゲ、カエル、ヘビ、バッタ、カモの子育て、カモの越冬など見られる。川沿いは車道がなく、田畑、斜面林も多く静かで心地良い。（川の水は汚れてる。）

川に思いを寄せて一年半、４つのミニコミで人集めをし、会の名を付けているが、今だに事実上一人である。

子供たちが次の世代も、その次の世代も生活していくこの地のシンボル新河岸川。その川くらい、自然環境破壊から守らねば、環境汚染病の一つアトピーで米も食べれぬこの子に申し訳が立たない。あきらめぬことが実ること信じて続けていく。（アドバイスがいただけるとうれしいです。）

※生き物との共生を考えた川づくりについては進展が見られています。

（〒350-11　埼玉県川越市寺尾 5-4 ｷｼﾊｳｽ101　☎0492-46-1652）

よい子は道で遊ぼうよ

沼田 早恵子

子供たちの道で遊ぶ姿を見ることが少なくなりました。幸い、昨年からの私の住まいの周辺では、子供が少ない地域にもかかわらずまだチラホラと子供の遊ぶ姿が見られます。通行する大人たちの表情もおだやかです。

環状７号線と中野通りの間で、周辺に狭い道路が多いことから、車の通行が少ないこと、車庫のない住宅が多いこと、人通りが適当にあることなどが条件のようです。但し、歩道のある道路では、歩行者のすれ違いもやっとで、自転車も通り、車道の交通量も多いし、スピードを出す車もあるためか、子供たちは立ち止まって話をするくらいです。

さて、子供たちが家の前の道で遊ぶことは何前年も前から行なわれてきたのではないでしょうか。わざわざ危険な道を通って犬のフンや勧誘者、ゴミなどのある公園へ行くよりも、子供の成長を助け、安全を保ち、親も楽であるという有用さがあると考えます。それが、この30年間、大人たちの経済効率追求と土建業界の公共事業たかり、自動車業界の販路拡大のもくろみなどのため、ないがしろにされてきたことは残念でなりません。

そこで、道路で子供が遊べるためにどうすればよいか、大変難しいことですが、考えてみました。

１．歩道のあるところでは歩道を広くする。　自転車専用道路を作り、必然的に車道は狭くする。バス、タクシーの専用（優先）レーンも必要。

２．歩道のないところでは、通り抜け車両を制限する。在住・在職者の使用を原則とし、そのためには、ナンバープレートの形状の工夫や、車体への個人名の明記、使用区域による色分けや標識なども考える。道路にカラーラインを入れて色を同じにするのもよい。車の反社会性と利便性を考えれば、以上の不便さ、不愉快さくらいは、社会人としてがまんしてもらいたい。――総量減には、やはり原則として職業車に限るという考えが重要ではないかと思われる

３．農山村部においては、通り抜け車両や外来車両が入りにくい道づくり（デコボコ道など）が、子供や歩行者の安全のために有用と考える。林道は失業対策として作るのではなく、地域の必要性に応じたものを作り、犯罪に利用されないようにしたい。（オウムも利用した）もちろん自然保護の観点も大切。

４．住宅の構造も大切な問題である。まず、道路整備のため、一階に人のいる（老人など最適）こと。外が見えること。次に子供の立場から、家と道との出入りが自由であること。最低限、エレベーターを使わず、集合住宅も各戸から直接出られるよう（階段までの水平移動距離を短かくするなど）工夫する。もうけ第一主義の集合住宅設計をみ直す必要がある。また、駐車場不足の宣伝に乗って、都市部では、一階全部を駐車上にする建物がふえているが、これは歩行者の安全のためには最悪と考える。私の住む地域では、古い住宅が多いためもあり、専用駐車場を借りる居住者も多いようだ。これならば、駐車場出入口のみを遊び制限

区域とすればよい。

5．街づくりの問題。いわゆる屋敷町（へいで囲まれた住宅地）では、通行人も少なく、危険である。（車が通らなければ、その分安全なのに……）住宅だけをまとめるのではなく、**小さな**商店や、人の出入りする事業所などの配置も（個人的には派出所も好き）有用。つぶされつつある路地も有用。

6．意識の問題――「よい子は道で遊ばない」といい、いわれてきた人が増え続けている今、どのように彼らのマインドコントロールをとくかが重要。

まず母親同士の会話から……「道で遊べて、近所の人や通りがかりの人が気をつけていてくれれば楽なのにねェ」これを口コミで広げる。実際に遊ばせて、注意されたら……さて何といえばよいのかは難しいので考慮中。――ここまで書いて、通行人をふやすには、車の利用を減らさなければならないことに気付きました！

数年前、保育雑誌で、道で遊ぶ試みを実践しているという記事を読んだこともありますし、発足会でも、外国の街についての報告がありましたので、これからも情報を集め、マスコミにも働きかけて行くことが大切と思います。

（東京都中野区在住）

わが子の事故死に遭遇して　今井博之

1994年の 8月に突然の交通事故で10歳の息子を亡くした。私は、小児科医という職業柄、かねてから子どもの事故死という問題には一定の知識を持っていたが、悲しいかな、それは単なる知識であって最愛の息子で自らが経験するなどとは思いもよらなかった。

かつての様に感染症で命を落とす子どもは激減し、今や１歳以上の子どもが命を亡くす最大の原因は、白血病などの悪性疾患や肺炎などではなく、他ならぬ「不慮の事故」である。今日でも年間1,600人以上の子どもが、 この「不慮の事故」で死亡する訳だが、交通事故はその中でも最大の原因となっている（0歳を除く）。

私自身もそうであった様に、日常の医師の業務には予防という観点が欠落している。小児科で言う予防とは予防注射と同義語であるかの様に矮小化されている。今日の小児の最大の死因である「事故」の予防が医師の重要な業務の一つである事を、私は息子の命を失って初めて思い知った。駆り立てられるように交通関係の文献を読んでも、私には息子が交通事故で命を奪われなければならなかった理由が今でも理解できないし、考えれば考えるほど憤りは大きくなるばかりである。今日のクルマ社会は、1万5千人以上の命を毎年生けにえに捧げてでも守るべき価値あるものなのだろうか？

「事故」は偶然に起こるわけではない。ある条件の基で一定の確率で必然的に起こるわけで、条件を変革する事で大部分が防止可能である事が明かになっている。欧米諸国は、小児の交通事故を減少させるためには、「従来の交通安全教育」が殆ど無能である事を認め、もっと現実的で有効な行動を組織的に行っている。例えば、小児の自動車同乗者死者

を防止するためにチャイルド・シートを法的に義務づけている（これにより、同乗者死亡を約半数に減らせる）。更に、近年では小児の自転車事故死亡を減少させるために、自転車ヘルメットの着用を法制化する試みが始まっている（オーストラリア、アメリカ、スウェーデンなどで一部法制化されている）。自転車外傷の主要な死因である頭部外傷をヘルメット着用によって約 1/5にまで減らせる事が分かっている。この二つの旋策を我が国で実行できれば、年間 190人の子どもの命が救われる事になる。

しかし、現在のクルマ社会を一応容認した上での現実的対応だけでは歩行者事故に対しては、殆ど有効な対抗策を見い出せていない。スカンジナビア諸国は、「未熟性と衝動性は、子どものごく正常な姿である」事を認め、子どもが事故に遭わない様にするには歩行者と他の交通を「分離」させるしかないと考えてきた。スウェーデンでは自宅から学校までの通学路では、一度も交差点を渡らずにすむように道路が計画的に作られているという

豊かな社会とは何か？　成熟した社会とは何か？　ということを、ここでも思い知らされる。

（〒604　京都市中京区西ノ京春日町16　西ノ京ｽｶｲﾊｲﾂ222　☎/F:075-802-5234）

震災後の街づくりの試み

——神戸市東灘区森南町・本山中町まちづくり協議会について——

西川 伸一

ＮＨＫ「おはよう日本」の６時半からのコーナー「ビジネストレンド」で、９月21日、神戸市東灘区の「森南町・本山中町まちづくり協議会」の活動が取り上げられました。阪神大震災後の復興計画で、市側は一般道路の大幅拡幅を計画。これに対し住民側は「まちづくり協議会」を結成し、「これ以上広い道はいらない」と反対運動を展開中とのこと。住民が設置を望んでいるとして、ハンプの映像も流されました。

これを見た私はもっと詳しく知りたいと考え、このコーナー担当の小宮山氏に連絡先を教わりました。会長は加賀幸夫さんとおっしゃる方で、突然の電話にも快く応じて下さり、こちらの意向を了承していただきました。以下、送られた資料に基づき、「まちづくり協議会」の主張を紹介します。

森南地区周辺には東西を貫く幹線道路として、ＪＲ東海道線をはさんで、北に山手幹線、南に国道２号線が通っています。山手幹線と２号線との距離は南北 300m。ところが、山手幹線は西が東灘区森北町で、東が西宮市分銅町で行き止まりとなり、その間の芦屋市の部分は未開通のままです。これが東西方向の輸送路の確保という点で、長年のネックでした。そして今、市側は「災害に強いまち」という大義名分の下、地区内の幅員６ｍの市道を一挙に幅員17mに広げた「森本山線」を、東西にのびる幹線道路として建設したいとしています。これができれば、２号線のバイパスとして使われるのは明らかで、同地区の通過交通量はふえるばかりか、地区が南北に分断されてしまいます。

防災のための広い道という市側の主張は論拠に乏しく、この道は「山手幹線が芦屋に抜

けないがための代案」と言えます。その上、市は、減歩（土地の無償提供）や換地（土地の位置や形の変更）を住民に強いる土地区画整理事業による施行を計画しています。これには、住民の合意が欠かせないはずです。しかし、まだ他府県に避難している住民が多く、大切な「まちづくり」が住民不在の中、決定されようとしているのです。

しかも、芦屋市が今年４月、山手幹線を通す事業決定を行ったことにより、東西交通路として17m道路に固執する理由もなくなりました。それでも市側は、広い道路でないと国からの補助金がおりないと譲りません。

これに対して、「まちづくり協議会」は、住民の意識調査に基づき、道路は現状の幅とし、換地・減歩のないまちづくり、インターロッキングブロック舗装（溝の入ったブロックを細かく敷き詰めた舗装）をはじめ「人が安心して歩ける道路整備」などの対案を市側に提出。また、山手幹線さえ抜ければいい、といった住民エゴに陥ることなく、沿道に被害が及ばぬよう着工部分 2.4キロの地下化も要求しています。

以上があらましです。今後も情報交換を続け、「クルマ社会を問い直す会」として何らかの協力ができればと考えています。

＊「森南町・本山中町まちづくり協議会」事務局の所在地は、〒658　神戸市東灘区森南町1-16-12、加賀幸夫方、☎078-431-5906。

（西川伸一　〒183 府中市押立町 1-34-1、3-807
☎0423-36-5954 Eメール：QZP06633=ニフティ・サーブ）

消えた「走る凶器」

菊田恒芳

現在わたくしは、かつて、クルマを「走る凶器」とまでマスコミでよんでいたのに、どの様な経緯でこの言葉がマスコミから全く消え去ってしまったかを裏付けることにより、クルマにたいする人々の考えがどのように変化させられていったかが、どの様にマインドコントロールされていったかが、わかるような気がして、図書館通いで調べております。

たとえば、1961年には、すでに１年間の交通殺人は１万人を越していて、朝日新聞、毎日新聞には見出しに「走る凶器の事故倍増」、「もう許せない！走る凶器」という言葉が、堂々と使われていたのです。さらに、あの文芸春秋までが、石川達三の「ついに私も犠牲だ、こわいのは外国の侵略よりも走る凶器の侵略だ」という文章を掲載して交通戦争を切るという特集をしている。このごろの新聞は、クルマの全面広告は全くなし、いろんなクイズや懸賞問題が掲載されて、それの一等賞がクルマとなっている。

先日、鮫に下半身を喰いちぎられた漁師の問題で、その対策のための専門委員会が設置されたというニュースを聞きました。クルマによる交通殺人の対策のための専門委員会の

設置の検討はなされているのだろうか？

走る凶器、交通戦争、交通殺人、交通地獄、交通戦争の戦犯、というようなクルマのイメージを悪く印象づける用語は、1975年頃までで、事態はますます深刻になっていくのにも関わらず、その後は全くマスコミから永久追放されてしまって、それと反比例するかのように、クルマの全面広告が紙面をにぎわし、さらにテレビの普及と同時に始まる、気違いじみたテレビコマーシャルでクルマの宣伝の氾濫が始まっている。

このことは、外部からの働きかけで意識的に操作されたのか、マスコミ側の自主規制なのか？　かつて、日本新党を当選させ日本共産党を叩くために、マスコミの内部の会議で謀議がなされて問題になりましたが、クルマに対するマスコミのこの扱い方の変化は、それ以上の大問題ではないのか？

『週刊金曜日』の編集者の一人でテレビでニュースキャスターをしている筑紫氏は、その誌上で、スポンサーは様々の利害が絡み合った企業が合同で成り立っているので、報道の内容が、スポンサー側の意向で変わることはないと明言しているけど、この事態はどう説明するつもりなのか？　それとも気がついていないのか？　毎日ニュースを語っていて、それに関わる過去の事実について良心的であれば常に比較検討すべきではないのか。図書館で資料を読みながら今のこのマスコミの事態を情けなく思いました。地獄への道は知らないうちに、こうしてレールが敷かれていくのかとも思いました。

新聞雑誌・テレビ・ラジオで以上の用語がどの様な扱われ方をしてきたのかの事実だけを、きちんと裏づける資料を現在収集して整理するつもりです。そこからどの様なことが見えてくるのか、ただ自分の手に負えるのかも心配です。

（福島県福島市在住）

各種のお願いとご連絡

★「ノーカーデー」についての情報をください

「ノーカーデー」が全国各地で催されています。市民に定着した例や有名無実化している例など、いろいろあると思いますが、実態を把握して、今後の具体的な提言に生かしたいと思います。会員に皆様の地元でおこなわれている「ノーカーデー」について、資料や新聞記事などを、お送りください。

★原稿をお送りください

会報第３号用に、原稿をお送りください。皆さんが行なわれている運動について、あるいはクルマ問題について日頃お考えになっていることについて書いてください。また、皆さんがお読みの新聞に掲載された、クルマ問題に関連する記事やコラムを論評・紹介してください。いずれも枚数は４００字３枚ていどまで、〆切は１２月１０日（日）です。

原稿には、原則として執筆者の住所・電話番号をあわせて掲載します。理由は会員同士

が自由に意見の交換ができるようにしたいからです。住所・電話番号の掲載を控えてほしい方は、原稿送付の際その旨記してください。また、クルマ関連記事の論評・紹介の場合、扱った記事のコピーサービスをしていただけるかどうかを付記してください。会報が、会員間の情報交換の助けとなるようにしたいと考えています。

★活動の提案をしてください

会の活動としてどんな取り組みをしたらよいか、ご提案ください。上記のようなまとまった文章ではなくて結構です。気楽にご提案ください。提案内容は、随時、会報に掲載する予定です。

★会報に名前をつけてください

本「会報」を親しみやすいものにするために、「会報」の名前を募集しています。事務局まで、ご提案下さい。

これまで会員の方から提案があったのは、「ピースロード」、「ひろば」「はとぽっぽ」（など会の目的と直接関係なさそうな名称）、「歩きたい道」「人の道」、「ペデストリアン通信」などです（到着順）。

★会報と「入会の呼びかけ」を請求してください

まわりの方に声をかけて、「会」のことを伝えて下さい。本会報は、いくらか余分に作っておりますので、必要でしたら各世話人もしくは事務局にご注文ください。

また、「入会の呼びかけ」を用意しました。これもご請求ください。

★住所を教えてください

次の方の住所が不明です。ご存じの方がおられたら、お教えください。

古川伸一氏（東京都江東区）

★『脱クルマ21』を支えてください

雑誌『脱クルマ21』（脱クルマ・フォーラム編）と私たちの運動に直接の関係はありませんが、「脱クルマ・フォーラム」のメンバーには本会の会員が少なくありません。また『脱クルマ21』はクルマ問題を専門的かつ批判的に扱う日本で（世界で？）で初の雑誌です。ぜひ、ご購読ください。

＊　＊　＊

◆本会のことは、次のメディアによって報道されました

『プリズム』住民図書館、57号（6月1日発行）

「おはよう日本」中の「ビジネストレンド」のコーナー、NHKテレビ、7月27日（取

材には杉田、古川、西川が参加)
『Earth Day News Japan』アースデイ日本、95年9月、No.5
『ニッポン消費者新聞』9月1日（高梨氏が対応）　☞16頁に掲載
『北海道新聞』9月4日（杉田へのインタビュー）　☞15頁に掲載
『プリズム』住民図書館、58号（9月30日発行）
その他、ご存じでしたらお教えください。
なお上記NHK「おはよう日本」では、仙台市の北に位置する中新田町（なかにいだまち）のハンプもなども紹介され、なかなか興味深い映像となっていました。

◆会あてに次の団体・個人から文書が届きました

○アースデイ日本「Earth Day News Japan」
○霞が浦をよくする市民連絡会議「霞が浦だより」
○環六高速道路に反対する会「環六高速道路に反対する会ニュース」
○クルマと暮らしを考える会「事務局つうしん」
○田口　操氏「上映会のお知らせ」（核・ゴミ問題に関するビデオの）
（いただいた文書を今後ご紹介できるかどうか検討中です）

◆録音テープをダビングします

本年 5月27日に東京で開かれた、本会の発足準備会の録音テープをダビングします。希望者は、世話人の青木あてに 500円分の切手（郵送代、テープ代）を添えてお申しこみください。また、同時に開かれたシンポジューム「クルマ社会を問い直す」の録音テープもダビング可能です。こちらも希望する場合は、合計1000円分の切手を同封下さい。

なお、「クルマ社会を問い直す会」事務局あて電子メール（ニフティ・サーブ）をいただくことができます。ID番号は、HQI00712です。

北海道新聞
（第3種郵便物認可）

「不可欠」から認識の転換を

市民団体「問い直す会」発足

交通事故の犠牲は、自動車の便利さにどっぷり浸った車社会そのものを変えなければ、なくならないーとの立場から市民運動「クルマ社会を問い直す会」が五月に発足した。代表は帯広畜産大助教授の杉田聡さん（倫理学・倫理学Ⅱ）。車が不可欠になってしまった日本人の生活と意識の転換を目指している。一方、JR深名線も三日で廃止されるなど、地方の公共交通はやせ細るばかり。車社会の流れを止めるのは簡単ではない。

交通事故に歯止めがかからない。道警によると、道内の今年の八月末までの死者は三百七十二人で、昨年より八人増えている。行政や民間団体が交通安全の啓発を繰り返しているのに、減少の気配はない。

問い直す会は五月、東京で準備会を開き、杉田さんのほか交通遺児の支援グループや自動車公害の反対グループの集計。事務局は将来は東京にも置いている。全国を結ぶ連絡は大変で、「会員が何人かは未知」。車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を疑う会の目標は「自動車社会」。事務局は当面、杉田さん宅に置く予定だ。

メンバーは全国の八人を世話人に選び会員を集め始めた。

問い直す会の目的は、「自動車の編集作業を進めている。年一回の発行で、創刊号は生活思想社（東京）から来年一月刊行予定。杉田さんの連絡先は、〒080 帯広市南町南八西二三の六〇。

便利さの代償 止まらぬ事故死

「クルマ優先」意識変えて

クルマ社会を問い直す会代表 杉田さんに聞く

（帯畜大助教授）

「100年かけて脱車社会を」と語る杉田聡さん

なぜ自動車の利用そのものを問題にするのか、クルマ社会を問い直す会代表の杉田聡さんに聞いた。

年間600人の子供が犠牲に

車は人権、環境を破壊

—交通事故による犠牲は日々報じられていますが。

車社会の犠牲は断片的にしか伝えられていない。日本では一年間、歩いていて交通事故死する子供は六百人。小学校一校分が死んでいる。お年寄りの死者は三千人。阪神大震災の犠牲者は五千人以上ですが、歩行者は毎年六千人も犠牲になっている。戦後五十年間の犠牲者を計算すると約七十万人。広島、長崎の原爆による犠牲者の約二倍。全国で少しずつ亡くなっているので、悲惨さが伝わりにくく、他人事に思えている。

—交通事故を防ぐため、いろいろな施策があります。

道路を良くすれば、モラルが向上すれば、事故はなくなるとやってきて、何十年たっても事故はなくなっていない。自動車というシステムそのものに問題があるとなぜ気付かないのか。日常、子供が通学したり、遊んだりするのと同じ空間を自動車が走る。運転するのは素人。事故は避けられない。〝良識ある大人〟が子供を犠牲にしている。

—しかし、自動車による利便は大きいですよ。

車社会のプラス、マイナスを本気で比較した例を私は知らない。政治家だって「この程度の犠牲は仕方ない」とは言えないでしょう。しかし、車がなければ生活できないと感じている人が、この問題を受け止めるのは難しい。人間は、それだけエゴイスティックだとも言える。

—では、どうすればいいのですか。

明日からマイカー禁止をーとは言いません。自動車は私的ではなく公共的に使うようにする。公共輸送機関を増やす、特に鉄道を大事にしなければ。米国でも市電を復活させている。日本のように鉄路を引きはがしている国はほかにない。

不要不急のマイカーは逆に課税する。自動車は環境破壊をしているのに、それに見合う社会的費用は負担していないのですから。

—環境保護派も車そのものは問題にしていませんね。

なぜなのか、本当に分からない。十勝には十幌高原道路の建設問題がある。私も反対です。しかし、環境保護団体の集いの案内を読むと「現地駐車場集合」と書いてあったりする。マイクロバスを仕立てて行けないのか。ナキウサギの生息環境を守れと言うなら、マイカーが人間の子供の生きる環境を破壊しているのも考えてほしい。原子力発電にしても、日本での事故の犠牲者は「可能性」にとどまっている。車の犠牲者はすでに毎日出ている。

—車社会を考え直すきっかけは何だったんですか。

朝、元気で登校していった子供が午後、生きて帰るとは限らないー親ならそんな不安を抱くでしょう。

私が車の問題を考えたのは子供が一歳を過ぎ、一緒に外を歩いてから。子供にとって過酷な環境です。危ないから子供をしかったりもしましたが、被害者になる子供が、なぜしかられなければいけないのか。車社会は、まず人権の問題、そして環境問題だと考えました。

しかし、世論作りは難しい。亀の歩みです。個々人が車に乗り続けて本当にいいのか、考えてみていただきたいですね。

「独身女性の3割」「未婚の母」肯定

東京で意識調査

独身女性の三人に一人は、未婚で子供を持ってもいいと考えている—。東京都生活文化局が都内の二十歳以上の独身女性二千人を対象に二月実施した「シングル女性の生活と意識に関する調査」で明らかになった。

「女性の幸せは結婚にある」という考え方に、「どちらかといえば反対」も含め反対の独身女性が六割を超えた。賛成派は二十代で「どちらかというと賛成」を含め四五・六％で結婚願望が強いが、三十代はぐっと冷めて賛成は二八・六％。

「妻は夫の帰宅時間に家にいるべきだ」との考え方には、「どちらかといえば反対」を含め六割が反対している。「子供がいる場合は離婚しない方がいい」との考え方には賛成五六％、反対四二・一％。

こうした独身女性の新しい意識は、未婚で子供を持つことについて、はっきり出ている。「未婚で子供を持ちたいか」の質問に「結婚の形態にこだわらず持ちたい」八・六％、「経済的に問題がなければ持ちたい」二四・八％。合計三二・四％で、三人に一人は賛成している。

ただ、「現在の制度では未婚者の子供は不利なので、持ちたくない」との意見も三二％あり、賛成派ときっぱり抗している。

編集後記

◆本号は16ページ立てとし、会員の皆さん（非会員も含む）に多く登場していただきました。事務局が一方的に企画を立てたり情報を送ったりするのではなく、会員の皆さんに直接意見を提示してもらい、運動の提案をしてもらうことが、生まれたばかりの会の運動の活性化に必要と判断しました。13ページにも記しましたが、投稿もお待ちしていますので、ご協力をお願いします。◆さて、登録会員は 160人に達しました。10万円単位のカンパや、50口もの会費をお支払い下さった方もおられます。まとまった財源なしにはほとんど何もできないのが実情です。特に役員同士が遠く離れて住んでいるため、事務連絡だけでもたくさんの費用がかかります。ほんとうに感謝にたえません。事務局体制が脆弱なため、こうしたお志に対して機敏に領収書をお送りするなどといったマネができませんが、お許しください。◆大口寄付者や大口の会費納入者のことを先に記しましたが、もちろん、たくさんの小口会費納入者にも、同じように感謝をしています。多くの地域に、多くの志ある人たちがいてはじめて、世論を動かせるだけの運動が可能になると思うからです。◆次回発行は96年1月の予定です。原稿〆切は95年12月10日。（す）

グループめぐり

7月5日に大阪地裁は「西淀川公害訴訟」で国に賠償を命じる判決を出した。西淀川訴訟は車社会の見直しを迫るものだが、東京では5月27日にこの判決を先取りする形で、その名も「クルマ社会を問い直す会」が発足し、今後の活動が注目される。

クルマ社会を問い直す会

ユニークな市民運動のグループが誕生した。その名も「クルマ社会を問い直す会」（代表・杉田聡・帯広畜産大学助教授）である。道路建設に反対するグループとか、地域の排ガス濃度を測定するグループとか、特定の環境を視野におさめた運動ではなく、今日のようなクルマ中心の社会状況そのものの是非を根底から問い直そうという全く新しい運動を目指している。

現代は、まさにクルマ社会そのものと言っても良い程、車中心の社会となっている。自動車と道路によって構成される交通システムによって、毎年一万人を超える死傷者を生み出しながら、クルマ優先社会は走り続けている。こうしたクルマ社会に異議申し立てをすべく、誕生したのが同会である。

同会は、五月二十七日に東京で開かれた「クルマ社会を考えるシンポジウム」の中で結成された。当日のシンポジウムには文字通り北は北海道から南は九州まで約九〇人が参加し、十か条の会則を決め、代表に杉田氏と、山形・東京・神奈川・大阪・兵庫・鳥取・熊本から合計七人の世話人を選出した。

同会が発足した後、七月になり、車社会に警鐘を鳴らす二つの道路公害に関する判決が出された。一つは、七月五日に出された大阪の西淀川公害訴訟（二一四次）の判決で、大阪地裁は道路を走る自動車排ガスによる健康被害を認め、五十㍍以内の沿道に住む患者に、国と阪神高速道路公団が損害賠償をするよう命じた。

二つ目の判決は、七月七日に最高裁第二小法廷で出た「国道四三号訴訟」の上告審判決である。大阪と神戸を結ぶ国道四三号とその上を通る阪神高速道路の沿道住民百三十一人が、騒音や排気ガスが受認限度を超えているとして、設置管理者の責任を問い掛けた「国道四三号訴訟」の上告審で、最高裁は、国と阪神高速道路公団の賠償責任を認める判決を言い渡した。

「西淀川公害訴訟」も「国道四三号訴訟」も、ともに道路公害訴訟に関するものであるが、クルマ社会が持たらす排ガス公害と騒音公害に対し、道路管理者の責任を認めたものである。両判決は、まさにクルマ社会のあり方を問い直すものであり、現代社会に大きな警鐘を鳴らしているといえる。

今回のグループの取材に応じてくれた神奈川の世話人の高梨明さんは「問い直す会では、全国各地で行われているクルマ問題にかかわる運動体を結びつけるネット・ワーク機能を果たすとともに、各地の世話人が中心となって様々な運動提案を行っていくのが当面の方針です」と話してくれた。

神奈川では、交通安全教育の在り方を考えていく予定だという。現在の交通安全教育は、車優先のもので、学童に黄色い帽子やカバンカバーを付けさせ、黄色い傘を持たせている。これは美的にも美しくないし、真の安全教育となっていない。むしろ、通学路の安全を確保するために、歩車道を分けるとか、通学路には車を入れないようにすべきだとしている。

【連絡先＝高梨明〒233横浜市港南区日野九ー一ー九 ☎〇四五ー八四四ー九九三九】