

クルマ社会を問い合わせ直す

創立5周年記念 号外

2000年6月30日発行（年4回発行）一部400円（送料含）
<http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk> mail:kstnk@clubaa.com

発行：クルマ社会を問い合わせ直す会

〒234-0051

横浜市港南区日野9-1-9（高梨方）

TEL/FAX：045-844-9944

郵便振替口座：00140-7-39161

アメリカにおけるパーソナル・モータリゼーションとは、このような
鉄道をわざわざスクラップにし、
マイカーならびに郊外住宅や道路をビルドしてゆくことを、
軍備の拡大とともに進めた。

これがアメリカの「高度成長」であり「繁栄」であったのである。

なんのことではない。

より便益度の高い過去の繁栄の結果を左手で打ち壊し、
右手で中途半端な便益を、
激しい矛盾を伴う中途半端なやり方でビルドしてゆき、
またしてゆかざるを得ない波目におちいっているのだ。

「繁栄」の因であり果であるものをぶち壊すことによって「繁栄」し、
「繁栄」したことによって「繁栄」せざるを得ない文明、
それは、しかし、“幸福”な文明なのだろうか？

『マイカー亡国論』（1968年 湯川利和著 三一新書） 「物質的資源の濫費」より

— 目次 —

クルマ社会を問い合わせ直す会 5年のあゆみ	2	2000年春 会員メッセージ	7
会員の拡大	2	創立5周年記念誌上パーティー	13
会報	2	今からでも、少しでも（富田悦哉）	13
講演会・シンポジウムの開催	2	私の活動方針（坂元孝二）	13
提言書・要請書などの提出	3	知人が交通事故加害者になって（梅沢博）	13
要請行動	4	クルマの安全対策アイデアなど（小林義和）	14
他団体の大会などへの参加・共同行動	4	徹底的競争社会（いまのまさし）	14
調査・研究・訴訟関連の活動	5	歩行者優先を実現したい（渡邊芳男）	15
出版・執筆	5	私たちを殺さないで（光田邦二）	15
展示やアピール・イベント	6	京都市電と私とJRT（小松敏郎）	15
地域活動	6	バス会社の弊な渋滞対策ポスター（渡辺進）	16

クルマ社会を問い合わせ直す会 5年のおゆみ

この資料は、5年間全体の活動について主なものをまとめたものです。主な活動については、会報で紹介されています。また、活動の一覧は、毎年の総会報告の号に掲載されています。

■会員の拡大

95年5月に結成し、同年10月の会員は160名でした。現在まで順調に仲間を増やし、現在全国に300名以上の会員となりました。

■会報

95年7月に創刊された会報は、年4回のペースで制作され、2000年3月に19号まで発行されました。会員の投稿による交流と、会の活動報告を主体としています。

■講演会・シンポジウムの開催

以下のように各地で様々なテーマの講演会や会合を開催しました。97年総会での講演は会の名を冠したブックレットの土台となりました。

- 1996.3/16 シンポジウム「クルマ社会を問い合わせ直す」(会後援)で基調報告(大阪)
- 1996.5/18 シンポジウム「歩行者の権利を考える」(会後援)で講演(米沢)
- 1996.6/1 シンポジウム「クルマってホントに便利なの?」を脱クルマ・フォーラムと共に開催(東京)
- 1996.6/23 シンポジウム「クルマ社会を考える」(会後援)で基調講演(札幌)
- 1997.4/12 シンポジウム「高校生とバイクーその光と影」を脱クルマ・フォーラムと共に開催(東京)
- 1997.4/13 学習会「街作りと都市計画」(講師:梶浦恒雄 大阪市立大学教授)を開催(関西地区学習会)
- 1997.5/24 クルマと暮らしを考える会シンポジウムを後援(米沢)
- 1998.2/1 講演「分離信号は子どもの命を救う」(関東会員の集い)
- 1998.5/17 講演会「暴力発散の道具・暴力拡大の道具ークルマ社会の病理」を開催(東京)
- 1998.11/14 フォーラム「ひととクルマ」を開催(札幌)
- 1999.7/3 学習会「入門『交通安全対策基本法』」を開催(関東会員の集い)
- 1999.10/8 ブックレット発刊記念シンポジウムを開催(大阪)
- 1999.10/23 講演会・試乗会「1999都電は東京を救う3 クルマのいらない街をめざして」を開催(東京)
- 1999.11/6 シンポジウム「人はあたたかな社会をとり戻せるか」を開催(札幌)



↑1995.5.27 シンポジウム・結成総会(発足準備会)(東京)



↑1996.6.1 シンポジウム・第2回総会(東京)

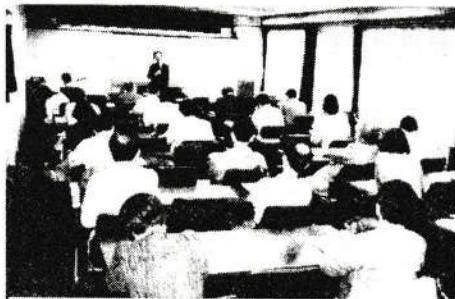


↑1997.4.12 シンポジウム・第3回総会(東京)

■提言書・要請書などの提出

・交通安全運動への提言

96年春から、毎年春と秋、主催団体に提言書を発行した上で、報道機関にもアピールしています。会のユニークな主張は、何度か新聞・雑誌の記事になりました。



↑1998.5.17 講演会・第4回総会（東京）

・メーカーに対する働きかけ

「クルマの有害・警告表示を求める要望書」を96年に提出し、新聞で報道されました。99年秋にはモーターショーに合わせて自動車メーカーに公開質問状を提出し、2社から回答を得ました。

・教育機関・弁護士団体への働きかけ

教育現場でのクルマ社会追認へ異論を伝えるため、97年に、アンケート「三ない運動とクルマ社会」を、都道府県教育委員会・同全国校長会支部・同全国高等学校PTA連合会支部などに送付しました。その結果についてまとめた資料は、総務省・文部省・警察庁の各記者クラブに提出しました。また98年に、『高等学校検定教科書への「オートバイの乗り方」掲載の再考をお願いする要望書』を提出しました。また、子どもの権利に着目し、96年には、日弁連子どもの権利委員会に、97～99年には、日弁連の理事となる各地弁護士会会长あてに、権利侵害の是正を求める要望書を出しました。

・警察などの規制緩和の動きへ対抗

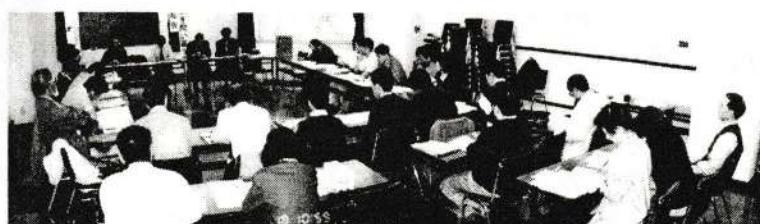
97年には、警察庁および愛知県警に「速度規制緩和に反対する訴え」を提出しました。98年から、北海道庁・北海道議会各会派や警察へ「夜光反射材義務化条例」反対や、反射材普及への警告を伝えています。また、交通犯罪への処罰を軽くする動きに反対するために、99年に、法務大臣・検事総長に『交通事故非処罰化の撤廃を求める要望書』を提出しました。また、99年に、環境庁長官に『自動車騒音の新基準の再審査を求める要望書』を提出しました。

・公共交通を守るための要請

99年には、鉄道事業法「改正」案に合わせ、地方交通維持を訴える「鉄道事業法改正案に関する要望書」を国会の委員会などに提出しました。

・各地域での活動支援

会員それぞれが地元で活用し提出できるような、自治体への環境改善用の要望書を作りました。



↑1999.4.18 第5回総会（東京）

・飲酒運転への対策要請

交通事故を別の角度から減らすため、99年末には、運転者への酒類提供自粛を促す質問・要望書を、大手外食店26社などに提出（他の5つの市民団体と連名）し、5社から回答を得ました。



↑1999.7.3 学習会「入門『交通安全対策基本法』（関東会員の集い：東京）

■要請行動

各種団体や政党に対し、クルマへの問題意識を深めるように、多くの団体を訪問し要請してきました。このうち、日本母親大会では分科会の開催に、子どもを守る文化会議では分科会への積極的な参加に繋がりました。

・市民団体・各種団体への働きかけ

グループ環・ジャパンエコロジーセンター・エコリーグ・日本子どもを守る会・アースディ日本・地球の友日本・自由法曹団・環境ジャーナリストの会・日本婦人団体連絡会・自由人権協会・新日本婦人の会・日本教職員組合（日教組）・全日本教職員組合（全教）、それぞれを訪問し、訴えを伝えました。日本子どもを守る会は会員となりました。



↑1998.2.12 政党訪問（社民党・民主党）



↑1999.11.22 建設省交渉

・政党と議員への働きかけ

民主党・社会民主党・日本共産党を訪問し、訴えを伝えました。また「交通事故を考える国会議員の会」に招かれて会の考えを伝えました。

・政府への働きかけ

政府に対しては、日本母親大会主催の要請行動に参加し、97年には運輸省・建設省、98年には総務庁・警察庁、99年には環境庁・運輸省・建設省と交渉を行い、要望を伝えました。また、99年には、自動車優先政策の転換を求めて、建設省と会独自に充分な時間をとり、交渉を行いました。

■他団体の大会などへの参加・共同行動

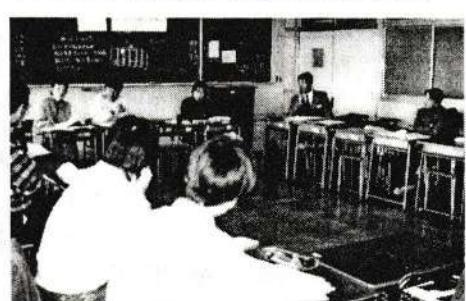
これまで、外部団体の開催する大会の分科会に関わるなどして、クルマ問題への認識を広めてきました。

・日本母親大会

97年から毎月の委員会に参加し、クルマ問題専門の分科会を97年夏に新設させ、3年間、多くの参加者を得ました。97年岡山、98年富山、99年愛媛と、地元の会員の協力を得ながら開催しました。それぞれ、全体会でも訴えました。また母親大会主催の省庁交渉も積極的に参加しています（前項）。



↑1997.7.26 日本母親大会で初めての分科会（岡山）



↑1998.12.13 子どもを守る文化会議に参加（埼玉）

・子どもを守る文化会議

委員会に出席し、95岡山、96年川崎、97年仙台、98年浦和の会議の分科会に参加し、クルマ問題の報告をしました。



↑1999.7.31 日本母親大会分科会（愛媛）

・大気汚染関連

96年に大気汚染裁判東京連絡会のに団体会員となり、会合に出席し、また青空の会（東京大気汚染公害裁判に勝利し東京に青空を取り戻す会）への入会を会員に呼びかけました。また、NO₂・酸性雨全国一斉測定運動実行委員会に出席し、大気汚染測定運動にも参加しました。

・子どもの権利条約関連

「子どもの権利条約 市民・NGO 報告書をつくる会」に96年から参加し、カウンタリーリポートに日本のクルマ社会が子どもの権利を奪っていることについて記載され、広く外国に現状を訴えました。

・道路反対運動

「道路反対運動全国交流集会」に97年から参加し、会のアピール、分科会への参加などを行っています。

・『脱クルマ21』販売支援

95年から発行された年刊雑誌の販売に協力しました。

その他、全国高齢者大会、路面電車サミットなどへも参加しました。

■調査・研究・訴訟関連の活動

・分離信号裁判傍聴支援

東京都（警視庁）を被告とした分離信号裁判を支援傍聴しました。

・交通平和プロジェクト

99年に、交通安全行政について市民側から有効な提言をするために発足させました。2000年に第7次交通安全基本計画に対する提言を提出する検討を重ねてきました。

その他、95年には東京都府中市でハングの調査をしました。

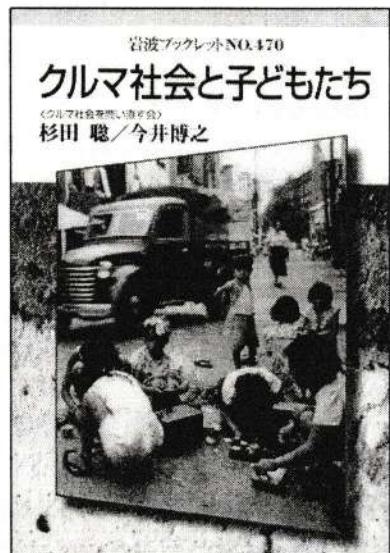
■出版・執筆

『脱クルマ21』創刊号に事務局名で会を紹介しました。

また、99年に関西ブループが、土居靖範編著『Q&Aひと・まち・交通』(つむぎ出版)の制作に関わり、数項目を執筆しました。

・ブックレット出版

98年末には、会が共催した講演会・シンポジウムでの講演・発言を元に会の名前を冠した岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』が出版されました。



■展示やアピール・イベント

・道路写真展

97年春には、札幌で「道はだれのもの？」写真展を他団体と協力して開催しました。合わせて講演会（前述）も行いました。97年夏には、東京新宿での展示イベント「東京アワーズ」に参加し写真展を開催しました。98年春から、札幌のアイデアを引き継ぎ、「道はだれのもの？東京」巡回写真展を首都圏各地で開催しています。現在までに約30個所で開催しました。



↑1998.4.11 写真展「道はだれのもの？東京」(横浜)

・環境関係イベント

97年に、アースデイジャパンに協力参加しました。また、97年以降毎年秋に、地球温暖化防止を訴える東京や京都のパレードに参加しています。



↑1999.10.17 レインボーパレード(東京)

・公共交通応援イベント

97年から毎年秋に、東京都電を借り切る乗車会・ビデオ上映会・講演会を開催しています。



↑1997.10.10 試乗会「都電は東京を救う」(東京)

・その他

その他の分野の方への共感を誘うために、98年から、全国各地の自転車やマラソンのレース大会などでも、会の訴えを広げています。

■地域活動

札幌では、98年から毎年、シンポを開催しています。

東北では、これまでの山形や米沢のシンポや講演会に加え、99年から、会員の集いを定期的に開催しています。

関東では、96年から毎年3回前後の集いを開催しています。

埼玉県では、96年から97年にかけて、定期的に談話会を開催しました。

関西では、京都と大阪で、シンポ・講演会・学習会の開催のほか、他団体の関連イベント多数に参加しています。

また98年には、九州地区でも懇談会を開催しました。



↑1999.2.13 東北会員の集い(山形)



↑1999.11.6 シンポジウム「人はあたたかな社会をとり戻せるか」(札幌)

総会出欠ご連絡はがきで寄せられたメッセージを到着順にここにまとめます。私信の部分や連絡事項は省き、個人名に関わる部分など一部変えてあります。できるだけ原文のまま入力しました。401-1 で図をお書きでしたが掲載しませんことご了承ください。(文責:藤本)

●323-1. 会報 19 号で自動車メーカーへの質問状に対する回答が載っていたが、ほとんどのメーカーが無回答だった。本当にくやしい。当会を自動車メーカーから一目置かれる会にしたい。それには、やはり世間に知られることが大事。だから皆さん、どんどん投書して自動車問題を世に訴えましょう。1つの題材でも 10 人の人が文章を書けば、十人十色。1つぐらいは採用されるかもしれませんよ。頑張りましょう。●323-2. これからは、コンクリート、アスファルトをはがす時代です。しかし残念ながら大宮はその逆をひた走っています。車のための道路つくり、川のコンクリート護岸工事、とどまるところを知らないようです。一日も早くクルマ社会を卒業して、人として当たり前の暮らしが実現できるよう、私も努力していくつもりです。●323-3. いつもクルマ社会問い合わせ直す会拝読しております。客観的に言って読物としてはあまり面白くなかったのですが、今回の「モータリゼーションがもたらす諸問題に関する質問状」はよい企画だと思います。会員として今言えること、「応援します」。言いたいことだけでごめんなさい。●323-4. 会報を読むだけの会員で申し訳ありません。今回の総会も別の用事のため、欠席させていただきます。参加、協力できる機会があればぜひ、と思っております。今後ともよろしくお願ひいたします。●323-5. 建設省の道路審議会は、昨秋の答申で、「所用距離が 5 km 未満の場合は、歩行または自転車で足をす (趣旨)」ことを推奨し、するために、全国的に自転車専用道路の建設を促進すべきだと答申しました。この答申をどうしても実現させようではありませんか。●323-6. ごぶさたしています。去年の総会は風邪をひいてしまい欠席てしまいました。今年こそお目にかかりたいと思います。目下、2歳の娘を自転車に乗せ保育園の送迎、休日はお散歩、とクルマ社会にプロテストを続けています。●323-7. 多様な努力を拝見し敬意を表します。多忙ゆえ参加できず、ニュースでいつも拝読しています。●324-1. 埼玉県、川越市、大宮市のクルマ問題について、自分のホームページで取り上げています。ご笑覧下さい。
<http://homepagel.nifty.com/ozasaki/> ●324-2. 今日一般質問

で、市職員のマイカー通勤を削減するよう提案し、今年度中に具体的にする旨の答弁を得て、喜んでいます。ISO14001 の認証資格をとった手前、エコオフィス活動の目標を掲げ、走行距離の 5%短縮なお打ち出さざるをえなくなってきたのです。ノーカーデーの実施率 80%が目標です。とりあえず私の主張が生きてラッキー!! ●324-3. ご多忙の中御活躍御苦労様です。4月 16 日には参加したいと思って居ります。●324-4. 御案内ありがとうございました。15, 16 両日にかけて、役員をしている市民団体の全国集会と総会がありまして、残念ながらそちらへの出席を決めてしまっていますので欠席せざるを得ません。三月議会の一般質問では、車社会の現状に対する市の捉え方、そして今後の方向性などを質しましたが、現状分析に関しては大きな相違は無かったものの、真剣に取り組もうとする姿勢はあまり見られず、予想していたこととは言え、がっかりでした。これからもまたいろいろな場面を利用して意見を言いつきたいと思っています。でも、分離信号に関してはできるところから実現もないと答弁してもらいました。●324-5. 他人への思いやりのもてる人間社会を。正直に。そして他人につくすこと●324-6. 当会の趣旨を広く PR し、会員を加速度的に増やすことが重要課題の一つではないか。その点で、今日、生ごみやプラごみなどの日常的環境問題を中心に全国的に広がっている市民運動が各自治体への要求を強めていることを参考にしたい。例えば、マイカー規制、道路の使い分け、あるいは自転車優先施策などを自治体はどこまで実施することができるのか。勉強会、情報交換会など、地区ごとにできることから始めなければ、と思う(だけの!)昨今である。●326-1. かずある社会運動には、わたしに賛同できるものが多数あるが、ひとりの人間が多数の運動に参加するのは不可能だ。わたしは日本語のローマ字表記をひろめる運動にかかわっており、脱クルマ運動へは 2000 円の会費と 300 円のカンパが精いっぱいだ。●326-2. 外食店に飲酒運転問題を提起したのは重要なことだと思います。アンケートを実施している外食店は多いので、アンケートにこのことを書いてみようと思っています。●326-3. なかなか会の催しに参加できませんが、会報を読み時々投稿することでつながっています。一人の自転車乗りとして脱クルマを模索しています。●326-4. 徳島県東部都市圏の総合交通計画調査(通称 PT 調査)が今年行われます。多様なユーザーの面する問題に焦点をあてて、ややもすると、「クルマしか交通手段はない」と考

えらがちな計画づくりを見直したいと考えています。会報等大変参考にさせていたいでいま。今年もどうぞよろしく。

●326-5. 世話人の皆様、いつもご苦労様です。今後もクルマ社会からの脱却を目指してガンバリましょう。●326-6. なかなか忙しくお力になれませんが、クルマ問題に精力的に取り組んでいらっしゃる方がいるのはとてもうれしいです。運動は広がっているのでしょうか?私もできる範囲で広げていきたいと思います。●326-7. 会報を毎号、楽しく読ませて戴いて居ります。内容も充実して居り、きれいな印刷ですので、制作される方々の御苦労が思われ感謝致します。財政破綻の日本政府は、景気対策の空念佛ばかり唱えていますが、効果は絶望的です。それより毎日の生活の中で、命を失う危険が一杯のクルマ社会を、即刻先進国並みに是正する事が急務です。まさしく、日本のクルマ社会は狂人の様相を露呈し始めています。頑張りませう。●326-8. 人名軽視、産業優先の交通災害社会を改革したい。交通犠牲者は産業優先の交通環境政策の犠牲者になられた。生活道路では、車を30km以内に速度制限して、安全に歩けるようにしよう—交通事故は憲法の人権保証に違反。●326-9. 集金の仕事の締め日に当たってしまい、今回は総会に出席できず残念です。先日、九州まで鉄道で旅行する機会を得ました。デザイン、サービス、快適さ、どれをとってもクルマのはるか上をゆく九州の新型特急や、熊本の低床市電に感激。詳しくは会報で書くつもりですでお楽しみに。●326-10. 警察による交通取締の実績の情報公開についていっしょに考え行動できる仲間がいればうれしいと考えています。●326-11. クルマだけではありません。コンピュータと電磁波も…私には不必要なものが世の中には多すぎます。それらを拒否して簡素な生活の中に真の豊かさを実現したいものです。されど、公共の場にも、マスコミにも、セクハラそのもののような見るも汚らしいモノが何と多いことでしょうか!私は日本国籍をやめたい位です。嗚呼!●326-12. 最近調子が悪く積極的に何をするという訳にはいかないのですが、京都・大阪での行事には極力参加することによって会の目的に貢献したいと思います。●327-1. 毎回参加できませんが「車社会を問い合わせ」の地道な活動に少しづつ日が当ってきたような気がします。電動車椅子生活者としての目線から興味を持ち続けていきたいと思っています。●327-2. 私の住む佐賀の一番交通の激しい交差点に歩道橋がありました。しかし、住民も、私も、不便で、嫌でたまりませんでしたが、住民の要望が強く、市がてつ去してくれました(昨年の9月)。本当に空の青さを満きつてきて、街の活性化

につながると信じていますので、うれしいです。●327-3. 多忙で活動になかなか加われませんが、会がさらに発展し、社会全体が変わっていけばと念じています。●327-4. 学生時代に運転免許を取得しましたが、当時は経済的理由で車購入に至りませんでした。30代の今は経済的問題はありませんが、今の「車社会」への不安(安全性等々)でやはり購入に踏み切れません。車によって生活の幅が拡大するのがわかっているからこそそのジレンマに陥ることがあります。やはり、もう少し安全性を確保された「車社会」であって欲しいと思います。●327-5. ほとんどの人が自動車通勤をするような場所にある職場に、毎日片道30kmを自転車通勤している私は、所長さんから白い目で見られています。●327-6. 私の勤務する和歌山大学は通学用バスが1時間に1本!最寄りの鉄道駅からは徒歩40分!だから学生たちはクルマやミニバイクにたよるしかなく、事故が多発。警察によれば、管内では和大生の事故が最多。安心して通えない大学を作った国も責任重大。学内をあげて南海電鉄に新駅設置を要求する運動を続けています。もちろん私たち夫婦はクルマは持たない。3人の子供はひたすら歩かせています。今度はマトモな歩道を作らせる運動もやるつもり。●327-7. クルマ優先社会のための経費(道路関係・公害防止対策など)はクルマ使用者と生産企業からより多く負担を求めるべきだと思います。今新たな道路拡幅や歩道づくりの工事が依然として車いす(特に電動)の方の安全な通行を配慮していないのです。何度も投書もしましたが道路行政には届かず、口惜しい思いです。●327-8. クルマのために、鉄道が高架や地下を走り、利用者が乗り降りのたびに階段を強いられている。クルマはドアからドアへ、鉄道利用者は、はるか見上げるホームや、地底深くのホームへ、たどりつくのに、ひと苦労。高架や地下を走るための工事費も利用者が負担。やっぱりおかしい。●327-9. この会が着実に成長していることをたいへんうれしく思っています。●327-10. 申し訳ありませんが、問い合わせから脱会させていただきたいと思います。●327-11. 市中心部のアーケード街がさびれ、その現状たるや目を覆いたくなるものがある。八代～鹿児島から開業することになっている「九州新幹線」が完成すれば、在来線が縮小(ないし最悪の場合廃止)される懸念があり、ますます地方都市の崩壊に拍車がかかるであろう。自転車派の小生は複雑な思いにかられながら、アーケード街を自転車で走っている。(人影がすくなく、それが可能なのです)最近バスに乗ると、乗客が自分ひとり(または自分の家族3人)だけという場合が多い。そのバスが環状路線の場合、

乗車時に運転手さんが、「〇〇経由△△行きですよ。いいんですか。」と親切にも確認してくれる。ひょっとして全行程乗客ゼロということも多いのだろうか。●327-12. 車メーカーに対する質問状の回答を読みますと、仕方なくありきたり的回答に見え、空しさを感じてしまう。今や一家に一台は珍しくなくなりました。増えていくのは、車とアパートやマンションの建物ばかり道路の整備は遅々として進みません。このままいけば、日本はどうなっていくのでしょうか、未恐ろしさを感じてしまいます。●327-12. 1999年は、解雇と子会社へのパート社員（全員）の移籍により、生活状況がきわめて厳しくなった。一方で「正社員」は今年4月に平均5000円の賃上げがあった。彼らにとっては、マイカーを保有することはそれ程生活を圧迫しないだろうが、周辺化された低賃金の労働者にとっては大変な出費だ。にもかかわらず、それを手離せば職場に行くのがきわめて困難になるし、次に解雇された時に、自己責任で足を確保できないければ新しい職にもありつけない。クルマ社会はクルマの所有者（強制的所有者）にも幸せをもたらさない。●328-1. 古都、京都に高速道路建設が行われている。一昨年七月、京都東山山腹を貫通する「京都高速1号線」のトンネル工事が開始され、本年に入って「京都高速2号線」着工へ住民立退きの説明会が行われている。21世紀京都の発展のためというのがその事業目的であるが、巨額の資金を投入して世界遺産の京都が破壊されてゆくのである。車優先の社会は、人の健康と生命を軽視し、自然と文化を破壊し、巨額の財貨を浪費して日本を土壇場にまで追いつめてゆくようと思われる。車社会を問い合わせることが日本の将来にとっても重要なことであると考える。大きな輪になってゆくことを望む。●328-2. 残念ながら、当日は仕事なので出席できません。具体的な活動は何も出来ていませんが、マイ・ペースでいろいろやって行きたいと思います。●328-3. 最近は大気汚染については判決や都の取組み等で認識が深まってきたが、事故の方は危険な道路・車が放置されており、対策が遅れている。ITSの有効性を慎重に見極めると共に、歩行者の立場に立ち、かつ運転者の心理に基いた対策が望まれる。●328-4. 昨年秋に入会しました。どうぞよろしくお願ひします。●329-1. 交通事故の刑事責任については、検察庁、警察は立件数の抑制化をはかってきましたが、片山君事件を契機としてそうした姿勢が社会的に問い合わせられていると思います。社会的な運動の広がりがなければ、行政もマスクもなかなか動こうとしません。こうした意味で皆様方の運動は大変貴重なものであると思います。●329-2. ごぶさたし

ております。別途に年会費送金いたしました。●329-3. クルマ社会を問い合わせ国議員連盟のようなものをつくらせていかぬやあかんのどちらいますか？比例代表候補に公開質問状を出すことについて検討してほしい。●329-4. 21Cの前半には展望を拓きたい。その前に石油が枯かつするか？●329-5. 札幌市は毎年20000台前後のクルマが増え続け、もう95000台になっています。「交通事故や環境悪化は心配だけれどウチだけガマンしても」という一番身近な人を一人ずつ「歩き派」に誘いこもうと思っています。●329-7. 最近、私の小学1年の娘が誘拐されそうになる事件がありました。学校の帰り道に見知らぬ男に1週間のうちに3回も声をかけられ、3回目にはクルマの中に引き込まれそうになった事件です。娘はクルマのナンバーを覚えていたため、私は娘とともに警察署に行って対策を依頼するとともに、そのナンバーのクルマの持主の調査を頼みました。ところが、クルマの割り出しにはナンバーのすべてを覚えていることが必要で、下段の太字のナンバーだけではクルマを探し出すのは難しいという返答でした。クルマのナンバーは小さくて見えにくいうえ、そのすべてを正確に覚えておくことは難しいということです。犯罪防止のため、クルマのナンバーを見やすく、覚えやすいものに変えてほしいと思います。●330-1. 日頃出席・活動できず申しわけなく思っています。それにしても増えクルマの量は増え同時に開発名目で自然破壊されています（我家はそれで市から追い出される）。このクルマの問題は社会問題否政治問題にならなければならないところだと思いますが、そうならない又はそうできないところに計り知れない重症だと思います。それにてもできるところからということで歩いていて思うことは、歩道間にガッチャリとしたガードができれば、被害や不安は随分減ると思います。河川縁のガッチャリしたガードは目立つのですが今や車の方が危険だと思うのですが。●330-2. 会費納入が滞っており、誠に申し訳ありません。何とかやりくりして支払いますので、いましばらくお待ち願えると幸いです。4月7日以降、学校関連の予定が全く分かりませんので、一応欠席にて御送りしておきます。●330-3. 2人の小学生の母として、毎日子供たちが無事に学校から帰ってくるよう、祈るような気持ちです。“祈る”だけでは仕方がないので、少しでも変えられるところは変えたいと思っています。世田谷区の拙宅付近の道路事情は、本当に殺人的です。●330-4. 自動車をやめてから考えてみたらもうずいぶん時間がたきました。今ではもうすっかりと自動車のことは忘れていました。となりで自動車が走っていても登

り坂を自転車で登るのがあたりまえという感じで、何とも思わなくなっているのに気が付きました。周りが自動車を使う人が多いなかで「クルマ社会を問い合わせる会」が存在することは気分的に心強い限りです。よろしくお願ひします。●331-1. CM 問題をメーカー等への質問状の一項目に加えていただき有難うございます。とぼけたメーカーの回答文は、唯あきれるばかりですね。車広告は即刻禁止されるべきであることを直言できる人（社会的発言力を有する人物）を探し求めるここと、これも当会の使命の一つではないでしょうか。●331-2. 追い風が吹きはじめました。マトモな社会になるよう私として出来ることに努めたいと考えています。●331-3. 私たちは何らかの形でクルマと関わっていますがクルマ社会の異常性に気付いている人はまだまだ少数です。今のクルマ社会は決して当たり前でないということが広く理解されたら、クルマの加害性も今よりずっと小さいものになると思います。環境問題の面から、少しづつ見直されようとしている昨今“いのち”的問題として一層理解を深められたらと思います。●331-4. 今回の総会にはどうしても時間がとれず、参加できません。非常に残念ですが、盛況を期待しております。●401-1. 青信号はキケンのお話 99年夏ころ私は信号が青なのを見ながら疲れていたのでボーとして南にむかって横断歩道を歩いていたら突然白い乗用車が私の前にあらわれておどろいて歩を止めるとクルマも止まり中年のドライバーもびっくりして窓から顔を出していた。私が急いで歩いていたら衝突していたはずでゆっくり歩いていたので双方に幸運だった。ドライバーは対向車がないので右折をはじめたが私の姿を見ることができなかったよう。この時より私は青信号を信用しなくなった。以来この交差点をわたるときは信号に関係なくクルマの姿がみえないときに渡るようにしている。周囲はかなり暗い。夜8時ころのこと。照明もほとんどない。●401-2. 29年間住み慣れた寺に囲まれた静かな所から、3階の”マンション”なる新住所へ如意乍ら移ることになりました。車の騒音をはじめ、緑の欠乏等、不安一杯な新生活を余儀なくされそうです。会員皆さんのお働きに敬意を表します。●401-3.”子どもが安心してお使いに行ける社会”これが私の理想です。子どもたちに一人で出歩く権利を、地域の人達と触れ合う権利を保障しましょう!!●401-4. 退会届。自転車のマナーがあまりにひどいので、その運動に加わりたいと念願し入会いたしました。ところが「クルマ社会を問い合わせる会」のクルマには、自転車は実質含まれていないことが分かりました。よって、私の入会の目的とは異なりますので、残念ながら退会させて

いただきます。●403-1. 安歩権を主張し、船橋市議としてご活躍の朝倉幹晴さん、2年目に入る今年、いろんな規制で一度には突破がむづかしいと思いますが、地道に努力されるよう、遠く九州から関心を寄せております。歩行者がまんの上に成りたっている今の道路事情。何とかしなければ……。●403-2. 会員の皆様、今日は総会に出席出来なくてごめんなさい。五年も前から入会しているのに何一つお手伝いすることが出来なくてほんとに残念に思っています。でも車公害に対する思いは他の人に負けない位強く持っています。函館でシンポでも行われる時は必ず参加しますのでお許し下さい。●403-3. 昨年道路交通法の一部改正で走行中の携帯電話等の使用が原則禁止になった。しかし内容をよく読んでみると、走行中の携帯電話等の使用によって事故を起こしたり対向車や歩行者に危険を生じさせた場合に罰則があるので、危険を生じさせたり、事故を起こさなければ使用してもよいことになる。これでは、なんら使用禁止の法律ではない。こんなザル法を作ったのではいつになくても交通事故は減らない。スピード違反、飲酒運転、違法駐車等にもっと厳しい罰則がほしい。●403-4. 経済的にひつ迫しているため、クルマの会をやめようかと考えたのですが、かわりに毎年加入していた交通災害共済に入るのをやめることにしました。それで気付いたのですが、今まで、共済に入ることで、安心感を得ていたことを。そして、こんな保険があること自体に疑問を持たずについたことを。輪禍に会わぬことを祈りつつ、会費を送ります。お世話役の方々、ご苦労様です。これからもよろしくお願ひします。●403-5. 道路を少しづつでもクルマから我々人の手にとり戻していきましょう。●403-6. 機械アル者ハ必ズ機事アリ。機事アル者ハ必ズ機心アリ。機心、胸中ニ存スレバ、則チ純白ノ心備ハラズ。純白ノ心備ハラザレバ、則チ、神ナル生ハ定マラズ。神ナル生ノ定マラザル者ハ、道ノ載セザル所ナリ。莊子天地篇●403-7. 相も変わらず、おざなりのことしかせず、抜本的な対策を講じようとしない行政に対して、行動を伴った訴えを一会员としてしていきたい。●404-1. 免許証もない息子が車に殺された。車のない時代に生まれていたら生きていたのにと思う悔しい。●404-2. 人を瞬時に、または緩慢に（排ガス等で）死に至らしめ、街並も大自然も破壊し、地球環境まで危機に陥らせるクルマ優先社会とは、つまりは人間一人一人の”ミーアズム”が招いたものである。いわば地球的規模の”国難”が到来しているのが”敵”は個人のうちにあるだけに、多くの人々にはどこに”敵”が居るのわからず、闘争心も燃えあがらないのである。●404-3. マ

イカ一持たない豊かな暮らし、地方公務員の安月給でもかなりの余裕が生まれます。●404-4. ご苦労様です。●404-5. 日本国内、クルマはそれこそ山岳地にまでいたるところに蔓延していて、それを当たり前のように国民は受け入れておりますが、こうした「クルマ社会」は妥当なものか、今一度吟味してみる必要があります。●404-6. 私は年間を通して、春～秋（4月～12月）は自転車で、冬～春（1月～3月）はランニングで通勤しています。その道すがら、常に思う事は、「なんで世の中こんなに車が多いのだろう、もっと自分の脚（足）を使わないと、だんだん人間退化してきちゃうぞ」という事です。少しばかりの優越感を持ちながら毎日頑張っています。

●405-1. 私の住む安城市の北となりの豊田市では、名鉄三河線の廃止問題が現実化しようとしている。日本が豊かであるとされているクルマ産業の企業城下町では、貧弱な鉄道一本維持することができず、クルマを利用できない者、したくない者は、著しく不便な生活を強いられる。クルマ社会の進行は何をもたらすのか、本当の豊かさとは何かを考えてもらいたい。●405-2. 毎日クルマの騒音と排気ガスに苦しめられた埼玉の生活に別れを告げ、環境のいいハズの信州に移り住んだら、クルマなしでは就職もできない有様。おかげサマで夫婦そろってクルマを持つ身になりました。三月には車検と保険で合わせて20万円の出費。ひと月の収入が一ヶ月です。持ちたくもないものを無理矢理持たされるこの社会ってナニ？！

●406-1. クルマへは規制強化を望みます。総量規制やクルマの価格を今の10倍にするなど思い切った行政の介入を期待します。●406-2. 売買春肯定論者や過去の遊郭賛美論者との戦いに忙しくなかなかこちらの活動に参加できません。すみません。●406-3. 車中心の状況を変革し、真に生命を大切にする社会を築くために努力しましょう。●406-4. 1. 温暖化防止のためにも、一刻もはやくクルマ社会から脱却することが求められます。2. 移動の手段と超すとをもっぱら個人（自家用車）に押しつけられている現状は、不当な社会権の抑圧です。国民はこのことに怒らなければなりません。3. 交通公害や大気汚染の大きな原因となっているトラック輸送を根本的に変える必要があります。大量物流社会から地域コミュニティ社会へと。●406-5. 安歩権（歩行者が車におびやかされず安全に歩く権利）を確立しよう。●406-6. 神戸ではなかなか具体的な活動が出来ていませんでしたが、4月23日（日）に「クリティカルマス神戸」をアースデー兵庫の催しの1つとして実施することになり、今準備中です。この機会に「車社会を問い合わせる会」のアピールもしたいと考えています

す。会のますますの発展を願っています。●406-7. 数年前の交通権学会で鉄道とクルマの関係について報告。その中で鉄道ダイヤの乗りづらさ→住民の移動が鉄道よりクルマへ→列車乗客の減少→列車運行本数減→更に乗客減→やがて廃線、という悪魔のサイクルを何としても断ち切るためにには、鉄道会社に乗れるダイヤなどの利便性を求め、また私たちもおおいに鉄道を利用しようと話しました。会員のみなさん、鉄道の旅（国内はもちろん海外も）を楽しみましょう。●407-1. クルマ社会について。私の考えでは『問い合わせ』とすれば『車の数量』を削減する事に意義があると思われます。つまり『減車』につきると思います。皆様の意見をお聞きしたいと思います。遅くなりました。メッセージに必ずおのせ下さい。よろしくお願ひします。●407-2. 昨年4月から栃木県小山市で仕事をしております・「狂魔（クルマ）」なしでは生活がしにくい場所です。直線道路が縦横に走っており、青信号でも歩行者は左右の危険性の有無を確認しながら渡る有様。先日もケータイ電話をしながら左折してきた狂魔が、停止することなく走り去り、右折してきた2台が歩道前で急停車。命がけです。●407-3. 子どもたちや、お年寄りや、車椅子の方にとて、今のクルマ社会はどんなに暮らしにくい環境かと思います。車を運転するのをやめ、電動自転車にしてみたところ、予想以上にフットワークが軽く、安全で、お金もかからないため、もう車を運転することはないだろうと思います。早く静かなのんびりした町になればよいと思います。●407-4. 今職場で、施設内の分煙・禁煙についての論争が起こっています。禁煙強硬派の同僚の趣味がドライブだったりすると、「なんか、ブラックだなあ～」なんて思ってしまう今日この頃です。●407-5. 自動車に依存しないでも行動できるまちづくり、自転車道路の完全整備、歩道の完全整備、子供や高齢者が安心して歩けるまちづくりをめざし、市へ提案します。●408-1. 理屈では、クルマは、使わない、乗らない方がいいと分かっているつもりですが、実際には、毎日のように使ってしまいます。結構、そんな人が多いと思います。そういう人達も、多く参加できる会にしたいと考えています。●408-2. 毎回、充実した会報を送っていただきありがとうございます。熱心な会員ではありませんが、継続は力なりと思って、今年も会員を続けさせていただきます。●410-1. 最近、学校教育に「自動車教習」の一部を導入する動きが伝えられています。「国民皆免許に対応した交通安全教育の高度化」が理由なのでしょうが、これを口実にクルマ依存の低年齢化が進み、免許取得と車両所有がやがて強制されようとする事態を恐れま

す。たとえ少数でも「クルマに依存したくない若者」の思想・信条を守る受け皿の必要性を感じます。●410-2. 都市交通会議で2001年路面電車サミットの準備中です。●410-3. まだクルマ絶対社会に住んでいると、時々クルマ優先を容認している自分を発見、愕然とした今日この頃です。クルマが不便になって、公共交通が便利になってほしいと思います。●410-4. 車が氾濫する世の中で、歩行者が安心して安全に歩き、公共交通が充実した動きをすすめる貴会の活動を応援します。●410-5. 自動車の自由はもはや公共の福祉に反している。●411-1. 「生活科学最前線90のトピック」(中央法規出版)に「脱クルマのまちづくり」という一文を書きました。●411-2. 東京都知事のディーゼル車の排ガス規制やロードプライシングなど責任ある人の意見としては今までにない主張が出されています。どんどん改革していく方向にしたいですね。●412-1. あふれる車、車に乗るのが当たり前の社会、交通事故が当たり前の社会、力を合わせてこの流れを変えて行こう。●412-2. 春の全国交通安全運動…道路交通に変化は…全く見られない。自動車というエイリアンに支配された現代社会、人間というエイリアンに支配された野生動物の気持ちが良くわかる。●412-3. 総会が盛会でありますよう祈念いたします。●412-4. クルマ社会の便利さに対する過度の依存が、人間を怠惰にしている面があるように思います。(心身の両面で) この面からの問い合わせもし必要ではないでしょうか。●412-5. 2000年初めに入会しました。仕事(守衛)で、総会等には出席できませんが、盛会を祈念しています。個人としては、地域で交通安全・歩車分離等の運動をしたいと考えています。●413-1. 4・5年前に車を手放してから、たまに車があれば…と思うことはありますが、さしたる不便を感じることもなく生活しております。クルマに代表される大量浪費社会がいつまでも続くはずがないことは、ちょっと考えればわかると思うのですが、世間一般には、まだまだ少数意見です。あきらめることなく、活動を続けていくしか、道はないと思います。(多少なりとも会の活動に参加させていただくよう、努力いたしますので、よろしくお願ひいたします。) ●413-2. 昨春移動し、この1年間初めて道路工事の監督を経験しました。はっきり言って、道路は完全に車優先に考えられており、車に気をつかいながらの工事となります。落ちつきましたら、一度会報に投稿(工事の経験から)したいと思っています。(大阪市建設局勤務) ●413-3. 遅れてしまふません! (このハガキを出すのが...) 間に合いますか? ●413-4. 拝啓始めまして。北国にも春がおとづれてきました。次第にいい季節になります。

す。何時も「くるま社会」の会報ありがとうございます。興味をもって読まさせていただいております。1人でも多い会員を願っております。●414-6. よろしくお願ひします。車は便利だろうが、今は便利を通り越している。犯罪などに使われ易く車の管理・ドライバー教育などは、厳しくしなければならないと思う。●414-2. 世話人のみなさんの並々ならぬご尽力には、つねづね敬服しています。私も、公共交通機関以外のクルマにはほとんど乗らない生活が定着してきました。●414-3. 昨年北海道で「交通事故被害者の会」が発足しました。クルマ優先社会の中で、最大の人権侵害を受けた被害者は、その後の事故調査や裁判、そして損害保償など全ての過程で不当・不公正な扱いを受けています。「被害者の会」では、会員のたたかいで互いに支援し、これらに立ち向かい、クルマ社会の抜本的見直しを目指しています。「問い合わせ会」が活動の原点に被害者のことを置き、さらに発展することを望みます。●414-4. こどもが小さくて、まだいろいろな行事に参加出来ないのが残念です。世話の方はいつも大変でしょうが、今後ともよろしくお願ひしたいと思っています。●415-1. 歩行者、車椅子が安心して渉れる道路、交差点を工夫して下さい。●422-1. 今日忘れていたことに気付きました。すみません。いつも会報ありがとうございます。「車社会を見直す」ということがまだ多くの人に浸透していないのですが、地方においては公共交通の必要性もあります。今、ここ安曇野では高規格道路の計画があり、景観、公害、静かな暮らしに危機感を持った人たちで反対運動が展開されつつあります。この件、又お知らせをいたいと思います。●422-2. ごめんなさい。袋を整理していたらこのハガキを見つけ4/20に書いています。3月末に第二就職先を定年になって問い合わせ会に力を入れようと思っています。岐阜市内の市電線の利用を高めようとする他のグループの人々と4月初め会議打ち合わせを行いました。●425-1. 車の量と害を減らす必要をもっと多くの人が感じてほしいです。●425-2. 返送遅れまして申しわけございません。●426-1. 体調をくずし入院していましたので回答おくれました。ご盛会であったと思います。●507-1. 新年度早々の諸事に忙殺され、出席はおろか出欠の返事さえ出せず、大変な失礼を致しました。申し訳ございません。数年前から公害苦情のtopは大気汚染関連のことになり、車公害の根の深さがわかります。(騒音でもクルマ関係は上位にあったのですが…) 事故予防と救急の2つのシステムが噛み合ったものになるよう心を痛めている日々です。

(以上です。ありがとうございました。)

今からでも、少しでも

富田悦哉

大気汚染 (NO2) 測定運動に関わったことから『青空の会』に入会し、次いで『クルマ社会を問い合わせ会』にも1998年の10月から入会しました。

子どもに気管支ぜんそくがあり、自分も花粉症がひどくなっていましたので、「何とかせねば」という気持ちでした。大気汚染を考えるとどうしても自動車の在り方を考えるようになります。「クルマ社会の犠牲が日常的に見過ごされている異常」という主張は私にとってもショックでした。

生き物にとって自己生命の保存は大命題のはずなのに、現状のクルマ社会がまかり通っているのは何故なのでしょう?

子どもが小学校に入り、親から離れて道路を歩くようになったこの時に到ってはじめて、自分は親として子どもの交通安全にほとんど無力であるという現実に気づき、愕然とする思いです。

「今からでも、少しでも」という気持ちで会の活動に協力していきたいと思っています。

また、自分はもともと“自転車乗り”なので、脱クルマ社会における自転車の位置・役割については常に念頭にあります。このテーマについてもみなさんのご教示を得たいと願っています。

(東京都世田谷区在住)

私の活動方針

坂元孝二

私は千葉県市川市に住む坂元孝二(45才)と申します。

私は生活の中で、次の優先順位に従って行動しています。

1. 仕事 2. 家事育児 3. 趣味のジャズピアノ 4. 問い直す会の活動

5才の男の子がおり、3番目のジャズピアノの練習時間確保にも四苦八苦しており、なかなか4番目の問い合わせ会の活動に、まとまった時間をさくことができません。ですから積極的に活動されている会員の皆様には申し訳ありませんが、私は細切れの時間でもできる投書を、活動の中心にしています。投書は出しても出してもほとんど採用されず、むなしくなってしまうような活動ですが、根気よく続けていこうと思います。

(千葉県市川市在住)

知人が交通事故加害者になって

梅沢博

仲間と一緒にミニコミ投稿誌をつくっています。その投稿者の一人の女性が、「自分の主人が交通事故加害者になった」と告白されました。

その方のおつれいは大型トラックの運転手をしています。停車中の路線バスを避けながら時速35キロで過ぎようとしたところ、バスの前方から駆け出してきた若い男性を跳ね、脳挫傷で死亡させたそうです。

別のテーマについての投稿の一部なので、被害者側とどう接觸したかなど詳しいことは書かれていませんでした。ただ、少なくとも加害者側のお身内として、自分では何をどうすることもできないという察するに余りある心情は痛く伝わってきました。

ぼくはこれまで、交通事故の被害者側と加害者とは対立するものだと考えていた面があります。ほとんどの場合、ぼくは歩行者か自転車利用者の立場にいるので、クルマに対して敵愾心を燃やしていたのです。交通死亡事故の報道を目にするたびに、「またか」とため息をつきながら、「だからクルマは……」と思っていました。

そのため、「敵対する相手」であるはずの交通事故加害者=クルマ運転者の側に、身近に感じている知人が立ったとき、ぼくはその方にかける声がまったく浮かんできませんでした。原稿を受け取ってから一ヵ月以上たった今でも、感想を伝えることができないでいます。

思うに、クルマ運転者の大半は、自分が重大な事故で加害者になるケースに遭遇すると考えていないでしょう。「自分は常に注意しているから大丈夫」と過信しているか、まったく意識していないのが実態だと思います。こういう相手に、クルマ社会の悪弊を伝えるのは難しく、ともすると反発されて耳を閉ざされてしまいます。このため、ぼく自身、自分の身内や友人知人でクルマを日常的に運転している者に対して、当会の活動やクルマ社会に対する思いをなかなか伝えることができないです。

しかし、このような運転者の心にも入り込み、彼らをも仲間に加えることができなければ、運動を広げて社会の認識を改めるのは難しいと思います。

交通事故の加害者には、悪びれもせず反省の意思もなく、すべて保険屋まかせの悪質な者もいると聞きます。しかし多くは、事故を悔い、二度と同じ過ちを繰り返したくないと誓っていると信じたいです。

「クルマ社会を問い合わせ」においては、そのような悔いている加害者や、無自覚な運転者にも共感と自覚を与え、仲間として共に歩めるような活動を、視野に入れていただきたいと願います。また、そういう相手への声のかけ方、呼びかけの仕方をご存じの方は、ぜひお教えてください。

(東京都世田谷区在住)

クルマの安全対策アイデアなど

小林義和

会員に名を連ねていますが、具体的な活動は特にやっていないのが肩身の狭い思いです。しかし、数も力になり得ること信じて、引き続き会員として止まらせさせていただきます。

わずかな活動としては、京都の今井好子様からのお誘いで何回か京都の関連会合（当会以外）に参加したことと、市立図書館に「脱クルマ21」1, 2, 3の購入をしてもらったことがあります。

最近、団地内のバス運行計画に関して、運行予定道路に歩道の設置や、それに伴って車道幅が狭くなる場合は、一方通行とすることなどの検討を、市長及び一部の市会議員に要請しました。意外なことに、予想をしていなかった市長からは回答書をいただきましたが、内容は消極的なものでした。回答の中で、「道路を一方通行にするには、沿線住民全員の同意が必要であることから、その実現は非常に難しいものがあります。」とありました。一方通行を実施するためには、沿線住民全員の同意が必要であるとは初めて知ったのですが、本当にそうなのでしょうか。沿線住民全員の同意なしに、一方通行が実施されている例はいくらもあるように思われます。ご助言をいただければ幸いです。

他に具体的な行動に移せないまま、日ごろ考えていることについて、ご参考までにご連絡もうしあげます。

1. シートベルトの明色化

シートベルトの着用がわかりにくいので、車外からも容易に着用が確認できるような明るい色、できれば蛍光色の黄色やオレンジ又は黄緑色にする。歩行者の安全が増大する訳ではないが、運転者の安全意識を知る目安になる。

2. 警笛装置の内部化

クルマの通行を阻害する歩行者を蹴散らす目的で鳴らされる警笛は、通行者にとって不愉快。歩行者の通行を妨げない運転が求められる。現在の警笛装置を廃止して、無線方式にして、相手の車の車内設置の警笛を鳴らすようにしてはどう

か。技術的にはできること。

3. 分離信号の運用拡大

分離信号ではわかりにくいので、歩車分離信号、歩車分別信号などとしたほうが実態をよく表すのではないか。非分離の場合、横断する歩行者に妨げられて左折車がスムーズに左折できないということも起こるので、分離化は、交通が円滑になり環境指数も向上することにつながる。勤務地近くの三叉路が歩車分別信号となっていた。三叉路だから採用と思うが、上記利点が生かされている。

4. 回送バス

混雑方向と逆方向のバスは運行本数が少ないが、回送バスを臨時バスとして客扱いするとよい。利用者の増加も期待できる。



ところで、「北アルプスの里バスポート」

(1000 円・有効期限
1年) は、有機的に連絡できる路線・ダイヤ
設定された5つの周遊
バス路線が、観光シー
ズンのみの運行ながら
乗り放題で、地域の観
光・遊覧・宿泊施設な
ども割引で楽しめるも

のです。大半の客はクルマで来るので、バス利用が視界に入らない人も多いのですが、利用価値が高いので、長続き・発展に期待します。

(兵庫県川西市在住)

徹底的競争社会

いまのまし

埼玉県のいまのです。

残念ながら脱クルマ運動に関して、日常的な活動はほとんど出来ていませんが、ずっと以前からクルマ社会に疑問を持っていて、この会の存在を知つてすぐ入会しました。

自動車過依存は、弱肉強食の徹底的な競争社会である現代世界を、いろいろな面で象徴する現象だと思います。

今後とも、地道に息長く脱クルマ社会を訴えていきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

歩行者優先を実現したい

渡邊芳男

片山隼君の事件以来、交通事故の問題に一層の関心を持つようになった。その結果、これは大変な「交通事故音痴」の国だと思うようになった（「政治音痴」に加え）。一番身近な危険なのに全くなおざりにされている。取り上げられても大抵 歩行者は無視。この国で歩行者は二流市民なんですね。

頼みの警察や関係機関はこれまたクルマ優先にどっぷり。かつての「飛び出すな車は急にとまれない」からお年寄りへの「はねられたくなきや光り物を着ろ」(何と野蛮な)まで、弱者にシワ寄せして事態を改善しようとする。そりやそのほう方がやり易いでしょ。しかしこれでは本末転倒。強者が一層の重荷を負って初めて弱者との良い関係が生まれる。

この点で目からウロコだったのが、数年前NHKラジオで聞いた英語講座ドクター・カズ・キノシタの話。アメリカは日本と違い「歩行者優先」。横断歩道の途中で信号赤に変り、車の渦の中恐い思いをした経験、誰でも一度や二度はある。アメリカではこんな時、発進して歩行者を危険な目にあわせたら罰せられるという。信号が赤でも人が渡っていたら車は停止しなければならない。「歩行者優先」の哲学があって初めて成り立つ「車社会」なんですね。

こちらはそのモラルがなくて「車大国」だから目もあてられない。おまけに人身事故が起きてても加害者が起訴されるのは一割程度。日本の道路は無法地帯と化している。「日本は治安がいい」となんていったのは誰だ！

とにかく「歩行者優先」を地元で実現したいと努力しているところです。 (埼玉県毛呂山町在住)

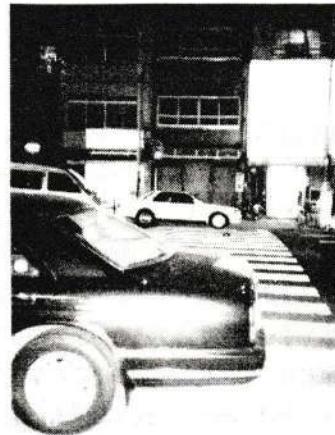
私たちを殺さないで

光田邦二

写真は横断歩道に“堂々と”停めてある車です。以前、青でわたっていたら、「青になんでも車くるからあぶないなあ」という子どもらの声がきこえてきました。悲しい子どもたちの知恵ですね。一応、安全だとされている青信号だととか、横断歩道だとまでにも車が侵略してきます。本当に腹立たしく思います。

人にやさしいなどとCMで車会社は流していますが、乗っている人だけやさしくて、その他の人を傷つけようが殺そうが知らん顔ですね。19号での質問状への回答すら寄こさない車会社の姿勢を知り、やはりそうかと納得してしまいました。

少しでも事故をへらすために違法駐車できない車、速度違



反できない車、一
たん停止を必ずす
る、信号無視がで
きない車の開発を
目ざしてほしいな
どと思っていまし
たが、その前には、
車の恐ろしさをい
ろんな人に知って
もらう空気づくり
がいるのだとつく
づく思います。この会がその空気づくりにはたしていく役割
はこれからますます大きくなると思います。

車会社はへいきで新聞広告をバンバン出していますが、こちらがわも出してみたいですね。題して「私たちを殺さないで」と。いろんな人がこっちをむいている写真の上にその言葉、そして一年間にどれだけの人が車で殺されているか。できればメーカー別に出してもみたい。そして車種も出してみたい。そんなことを夢みています。（大阪府大阪市在住）

京都市電と私と LRT

小松敏郎

私は生まれも育ちも神戸なのですが、母の母が京都の洛北に住んでいたので、幼い頃は盆正月に京都駅から市電の6番にガタゴトゆられて行きました。大きな車体の市電の一番前に陣取っていました。祖母は夫（筆者から見て祖父）を若くして失い、産婦人科に勤めて女手で四人姉妹を育てました。温暖な神戸と違って一月の京都の寒さは身にこたえましたが、賀茂川を渡る市電を見ながら風上げをしたのを覚えています。

父が乗用車を買って、それで京都にいくようになったので、市電に乗ることが減りました。普通の子供だとドライブを喜ぶところでしょうが、市電の乗車の機会を奪う狭くてガソリン臭い自動車は不値載天の敵でしかないのです。子供の頃から成人しても自動車の免許が取れないことがわかつっていましたから、男の子たちのスーパーか一談義から一人浮いた存在でもありました。もとより、筆者は四歳のころ家のそばで遊んでいて崖から転落して頭部に重傷を負って一命を取り留めて以来、外で友達と遊ぶのを怖がって家に閉じこもりがちになつたので、日本語の会話に入るのが得意ではありません。

京都市電はそのネットワークを少しづつ骨抜きにされ交通機関として機能しなくなり、家族で乗ることは皆無になりました。全廢される年に至って自分一人で乗りに行きます。洛

南の九条線だけは乗っていなかったのです。九条通りを東へ向かっていたのですが、東寺ふきんで渋滞に捕まつてまるで前に進みません。東半分をあきらめて近鉄電車で引き揚げました。しかし、約束の時間までに祖母宅に戻れず親にこっぴどく怒られました。悪いのは渋滞を引き起す自動車の運転手たちとクルマ優先の交通政策を取る政治家たちなのに。

京都市電がなくなる頃、私は某鉄道雑誌でフランスで乳母車や車いすを歩道からそのまま押して乗れる超低床の路面電車LRTの開発が始まったことを知りました。電車にはモーターをはじめとして様々な機器を床下に配置しないといけないので、それは絵空事のように思われました。

しかし、それは実現するのです。ハイテクばかりもてはやされる日本やアメリカ合衆国とは違って、職人の技が尊ばれる大陸ヨーロッパの底力を見せつけられるようです。

神戸新聞に初めてLRTという用語の載せたのは、この私です。中田作成という運動家が神戸新聞にて神戸市が埋め立て地の六甲アイランドへの交通機関に高架式の「新交通システム」を導入するのを景観破壊であるから地下式にせよと投書していたのを見て、これはLRTが相当だと私が投書して掲載されたのです。今から十三年ぐらい前の話です。

ついに今年、兵庫県が尼崎市にLRTを導入するか本格的に調査することが報じされました。過去の歴史に対する反省がないまま、いつのまにか政策が変わっている日本病の症状はありますが、歴史がよい方に向かいつつあることに愁眉を開く思いです。

(兵庫県神戸市在住)

編集後記 昨年は通常の会報に掲載していた総会に向けてのメッセージを、今回は、5年の活動まとめとともに、このような形でお届けすることになりました。数も文章量も年々多く、今回は誌上パーティー呼びかけにも沢山の方が応じてくださいました。20号本体のほうへ掲載ご希望だった方、すみません。20号との同時制作では、色々と不十分な点があることと思います。ご指摘お願いします。「5年のあゆみ」を使った写真は、世話人のほか、栗野宏さんと生活思想社の五十嵐さんにご提供いただきました。(藤本) ●本会の今までの5年間は、クルマ社会がもたらす問題をあらゆる視点から提起してきた期間であったと思われます。そのため、「会員メッセージ」や「誌上パーティー」に寄せられたご意見にはさまざまな切り口がみられ、改めて問題の複雑さを感じました。さて、今後の課題はせっかくの皆様の問題意識をどうやって活かすかであり、情報の収集・発信や、地域別・関心領域別活動の展開等に、いろいろ工夫が求められること思います。(齊藤)

お問い合わせは、以下の世話人までお気軽に。会報への自由投稿は足立、その他は藤本がメインの窓口です。

バス会社の粋な渋滞対策ポスター

渡辺進

新緑の萌える

低山ハイキング

の帰り道、バス

道路をのんびり

歩いていました

ら、図のような

ポスターが、と

あるバス停の表

示板の中央に貼

られていました。

ラッシュアワ

ーの道路渋滞問

◎マイカー通勤を考え直しましょう。



バスは定員約80名、ラッシュ時のマイカーのほとんどは1人乗車です。5mのマイカーが上の線のような渋滞(5m×80台=400m)を起しているのはわずか80名に過ぎないのです。この方達がバスに乗ればたった1台のバス(11m)で乗車できてしまいます。渋滞でちっとも来ないバスは心掛けひとつで適正通行の確保ができるのではないかでしょうか。

題を、マイカーとバスとの関係として明快な解決策を示す、このバス会社のユーモア溢れた、しかも的確な指摘に、私はすっかりほれこんでしまいました。そして明るい心と軽い足どりで駆に向かっていったのでした。

残念なこと、このポスターは、バスをここで待っている人たちにしか見てもらえないません。本当に見てもらいたい人たち——マイカー通勤者のみなさん——に見てもらうにはどうしたらよいのか、それこそ私たちの運動の大切な課題の一つだと思いました。

(東京都小平市在住)