クルマ社会を問い直す 第25号

2001年9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：クルマ社会を問い直す会
〒234-0051 横浜市港南区日野9-1-9(高梨方)
TEL/FAX 045-844-9944
編集：足立礼子・齊藤基雄
入力・校正：山室真澄・藤本真一
郵便振替口座：00140-7-39161

オランダの交通安全実験都市HOUTENの子どもたち。クルマのこない道で思いきり自転車やローラーブレードを楽しんでいる。
（関連記事p20　安達博さん撮影）

●2001年度活動メインテーマ●

クルマ社会と子ども

クルマ優先でなく人優先の社会へ
（スローガンの一つです）

夕焼け、見た？
イラスト／種村康子さん（p14も）

目　次

津市で「道はだれのもの？」写真展・意見交換会（島津陽子）…2
第6回東北のつどいで「福島タウンウォッチング」（粟野宏）……4
「道路財源の見直し」支持を表明しました（赤壁毅彦）……6
結審を間近に控えて―東京大気汚染公害訴訟―（小林容子）……6
連載　クルマ社会と子どもたち（1）（杉田聡）……8
「生命のメッセージ展」を見て（藤本真一）……10
酒類提供外食店への警告運動の連名団体からのメッセージ……11
案内板　北海道のつどい・路面電車を走らせたい会・路面電車サミットとその関連ツアー他……12
ワーキンググループ（WG）から……14
解説　「第7次交通安全基本計画」を読んで（齊藤基雄）……15
「問う車優先社会」で問いかけていきたいこと（寺林正郁）……16
投稿　雨の日は雨の日の装いで（木村孝子）……18
大気汚染の環境基準はクリアできているか（大嘉徳男）‥18
「循環型社会とプラスチックごみ」に思う（渡辺進）……19
報道に感じる「倒錯」した社会（渡邊芳男）……19
交通安全実験都市　Houtenを訪ねて（安達博）……20
星野芳郎氏「自動車システムの本質的欠陥」論の謎（粟野宏）‥21
交通死亡事故日本一「千葉県」（松本秀勝）……21
街角ウォッチング（足利屋彦兵衛）……22
新入会員からのハガキメッセージ……22
書籍紹介『クルマを捨てて歩く！』（松木玲子）……23
マイリポート紹介（川村雅則）／私のイチおし……23・24
地域活動連絡係・前世話人からのメッセージ（中野護・冨田悦哉・高梨明・渡辺進・安達博・安岡菊之進・和田浩・木村孝子・粟野宏・村田豊彦・種村康子・古川量巳）……25～28
会・会員に関する報道・投稿記事……29・30
ブックレット等の案内／投稿規定／事務局・会計より、ほか……30
代表より（三田直水）／世話人・地域活動連絡係リスト……32

リポート 会の活動

津市で「道はだれのもの？」写真展・意見交換会
―多くの市民に反響の輪が広がりました―

島津陽子

東海ブロックで初めて写真パネル展「道はだれのもの？」を開くことができました。実質2名の会員が準備して、よくこれだけのことができたと少々驚いています。5月に津市で児童2人が相次いで交通事故で亡くなるという痛ましい事件がありました。現役お父さんの神田厚さん（会員）が立ち上がり県のNPO室を動かしました。県教委、県教組、県子どもNPOサポートセンターと地方自治ベースキャンプを後援にとりつけることができました。三重県NPO室が共催になってくれたことは、宣伝や費用の面で大変助かりました。

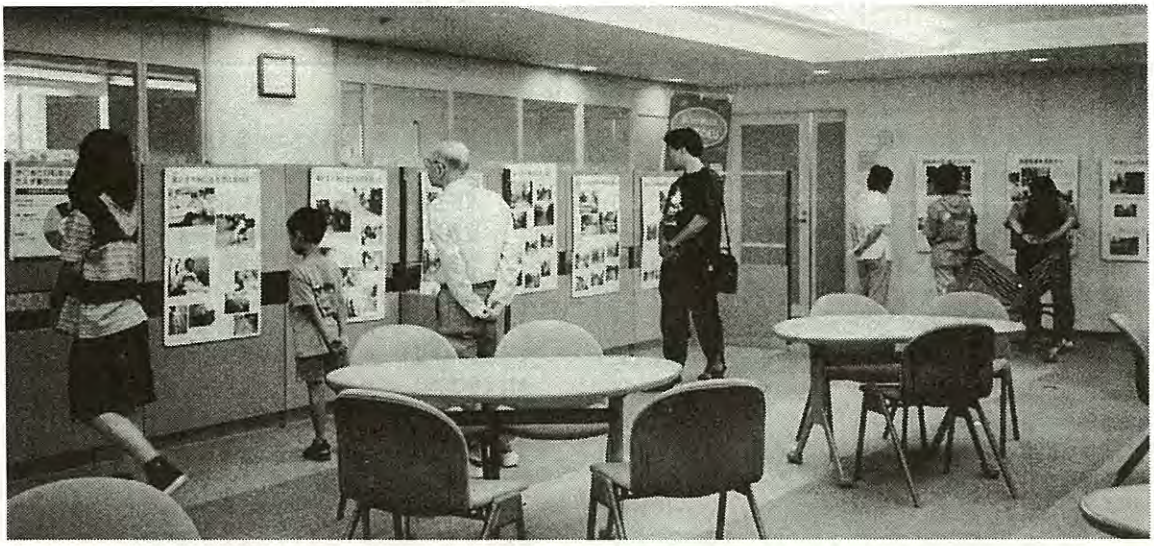
6月18日～7月1日まで、JR津駅のすぐ横のビルの3階、市民のためのボランティアセンター室を借りました（無料）。マスコミは各社とても好意的に報道してくれました。そのわりには、足を運んで見に来てくれた人が少なくて残念でしたが、主催者発表300人ということにしています。感想ノートも置きましたので、色々貴重な意見を残してもらえました。ちょうど七夕の時期でしたので、子どもにも参加してもらうために、七夕飾りの短冊を用意して、言葉を書いて吊してもらいました。終りの日には2本の笹は短冊で一杯になりました。幼い字で、クルマの害を告発するものや交通安全を祈る言葉が書かれてあります。

6月23日は、約50人が参加して意見交換会をもちました。わざわざ京都から世話人の今井好子さんも駆けつけて下さり感激でした。愛知の木村さんも。岐阜の安達さんはメッセージとレポートで参加して下さいました。その他東海の会員さん達も見に来て下さり、感想ノートに熱心なご意見を記しておられます。これまでは点と点の存在であった私達が、今回の企画で線になれたようです。声をあげれば、体を動かせば、新しい出会いが生まれます。私達の運動が広く支持されてゆくよう、しなやかに発展させていきたいものです。

なお、11月には、三重大学の市民向け講座でもこのテーマをとりあげてもらう予定です。

（三重県津市在住）

意見交換会には幅広い層の市民が約50名参加



写真パネルは子どもも見入っていた

「車中心の社会」に警鐘

相次ぐ児童の事故死機に

18日から写真パネル展

津でNPOなど

津市高茶屋小の児童二人が五月に交通事故で相次いで死亡したのを受け、民間非営利団体（NPO）と県NPO室が、車中心の社会を問い直す写真パネル展「道はだれのもの？」を十八日から津駅前にあるアスト津の三階で開く。入場無料。七月一日まで。

高茶屋小の児童の相次ぐ事故死に胸を痛めた津市大谷町の島津陽子さん（五〇）らが、車中心の社会に批判的な市民らでつくる全国組織「クルマ社会を問い直す会」の県連絡会を設立。初めての活動として県NPO室とパネル展を企画した。

計画ではパネル約三十点を展示。大型車が走るわきを児童が登校するような国内の貧しい道路事情と、自転車用の道が整備されるなど車一辺倒ではないヨーロッパの様子を対比させる。

島津さんは「車は便利だが、今の日本では、自転車に乗る感覚で車を使い、道も車のために整備している。その延長で事故も増えている現状を考え直すきっかけになれば」と話している。

「クルマ社会を問い直す会」県連絡会代表の島津さん＝県庁で

2001年6月13日　中日新聞

児童交通死を機に車社会を見直そう

津で写真パネル展

津市立高茶屋小の児童が相次ぎ死亡した2件の交通事故を受け、同市内の非営利組織（NPO）と県NPO室が主催する写真パネル展が18日、同市羽所町のアスト津3階にあるみえ市民活動ボランティアセンターで始まった。「道はだれのもの？」と題し、歩行者に危険な道路状況や、欧州の取り組みを写真パネル約30点で紹介している。7月1日まで。入場無料。

写真パネルは路上駐車の車を避けて車道を通って登校する児童や、自転車専用道路を車道のわきに設置したり、車と人が共存できるよう工夫を凝らしたりした道路など。

主催するNPO「クルマ社会を問い直す会」県連絡会代表の島津陽子さんは「車に乗る回数をできるだけ減らそうと、一人ひとりに意識改革をしてもらいたい」と話す。

この日、展示を見に来た津市藤方の無職鈴木達郎さん(75)は、「車には乗らない主義」だという。会社勤めをしていたころから、交通手段はもっぱら自転車。

「津の道は走りにくい」と鈴木さん。歩道が整備されていない道が多く、路上駐車の車を避けようとして、後方から来た車とぶつかりそうになったこともある。

23日午後2時からは「みんなで考えようクルマ社会」と題して意見交換会を開く。問い合わせは島津さん（059・225・4431）か、県NPO室（059・222・5981）へ。

2001年6月19日　朝日新聞（レイアウトは変えてあります）

＊このほか、毎日新聞、読売新聞、産経新聞、三重タイムズ各紙でも大きく紹介されました。

リポート 会の活動

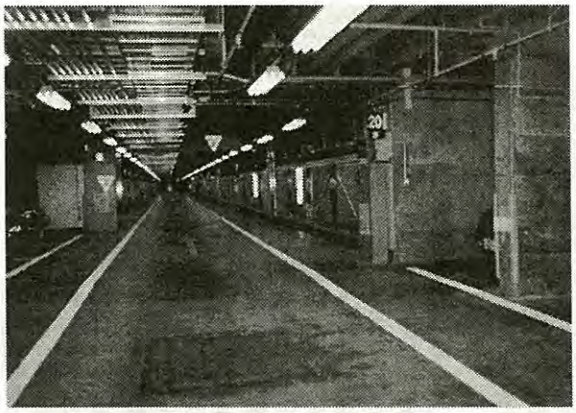
第6回東北のつどいで「福島タウンウォッチング」

粟野宏

1999年から全部で6回め、福島では4回めとなる「東北のつどい」は、6月16日（土）午後2時から、「福島のまちは、クルマにやさしいか、歩行者にやさしいか――診断します」と銘打って、タウンウォッチングをメインにすえてひらきました。参加者は、地元福島市内から4人、山形県から3人、千葉県から1人の総勢8人でした。

会場の街なか情報広場「こらんしょ」は、もともと福島市平和通りの地下駐車場建設に際して、当時の建設省からPRを兼ねて福島市民に提供された施設です。地下駐車場がこの4月26日から供用を開始したので、その視察も含めて、福島市中心部を歩いて、道路・交通事情を診断してみることにしたわけです。

まず、目の前の平和通りの、まだ舗装工事が終わっていない歩道を歩いて、横断地下歩道を兼ねた駐車場入口を下ります。200台のクルマを収容する地下駐車場は、国と福島市の事業で、約70億円もかかっているといいます。事業の当初から“無駄遣い”との批判が多かった（批判の根拠はさまざまですが）のですが、確かに土曜日というのに駐車場はガラガラです（写真下）。これが、中心部を走るクルマが少ないことを意味しないのはいうまでもありません。駐車場の隅に設けられた自転車置き場も同様にガラガラで、レンタルの自転車が幅をきかせていました。



平和通りは、幅が50メートルほどもある戦後まもなくつくられた大通りですが、歩行者が地上を横断できる箇所がどんどん少なくなっています。すぐ東側の警察署前の交差点も、歩行者（健常者）が地下歩道を歩かせられるようになって久しい（ここは障害者用の横断歩道が地上に設けられているだけでもマシだというのが、この国の現実です）。

かつては名もない裏通りだった「並木通り」を歩きます。車道も歩道もカラー舗装されているこの通りは、ハンプが設けてあって、クルマがゆっくり走るように配慮されてはいます。ところが、クルマの駐停車用のスペースの脇では、歩道が狭くなって、人ひとり通るのがやっとです（写真下）。自転車やバイクが停めてあったりすると、もう通れません。この通りに限らず、歩道のある狭い通りでは、歩行者と自転車の共存がむずかしいと感じました。

比較的歩行環境の良好な道を歩いたこともあって、総合評価では「80点」の声も出ました（新聞記事参照）。歩行空間の“診断”マニュアルをどうつくるかも考えていかなくてはと感じたひとときでした。

（山形県米沢市在住／地域活動連絡係）

歩行者への優しさ80点

福島中心街

市民団体 街を診断 地下駐車場には批判

2001年6月17日　朝日新聞

車社会を歩行者優先の社会に変えようという市民団体「クルマ社会を問い直す会」が16日、福島市中心部を歩き、歩行者に優しい街づくりが進められているかを「診断」した。

この会は全国に約300人の会員がいて、各地方ごとに都市の診断をしている。今回は福島のほか宮城、山形、千葉県から6人が集まった。

同市平和通りや並木通りなどの中心街を歩いて回った。「自転車道をもっと整備したらどうか」「車がスピードを出せないよう道を蛇行させる工夫もされている」といった意見が出た。結局、中心街に限っては、歩道が整備されて車が進入できない所が多い、との理由から、歩行者優先度に合格点の80点がついた。

ただし、市が街の活性化を期待してつくった平和通り地下駐車場については「車を呼んで活性化しようという発想が間違っている」と厳しい評価だった。

山形県米沢市の粟野宏さん(47)は「都市構造が車に合わせてある。地元の人が声を上げて、人に優しい街にしてほしい」と話していた。

福島市の中心街を「診断」する参加者たち

第7回「東北のつどい」を、9月29日（土）に同じ場所で「利用しやすいバスとは？」などのテーマで開催予定です。報告は次号にて。

●● 盛況でした。8月のイベント ●●

8月25日、滋賀県草津市にて開かれた日本母親大会分科会で、本会は、立命館大学教授の土居靖範先生を助言講師としてクルマ問題の分科会を担当しました。夕方は京都で街宣行動をし、その後土居先生と三田代表、関西方面の会員計20名による交流会を開きました。

8月26日はつくば市において、本会と「自家用車に依存しないまちづくりを考える会プロジェクト」の共催で「通学路の交通事故を無くそう！」講演会を開催しました。東大阪市教職員組合書記長の合田創さん、毎日新聞東京社会部記者の磯崎由美さん、本会副代表の齊藤基雄さんが講演しました。

いずれも実りの多い会でした。ご参加の皆さんご苦労様でした。報告は次号に掲載いたします。

リポート 会の活動

「道路財源の見直し」支持を表明しました　赤壁毅彦

小泉首相が「道路特定財源の用途見直し」を主張し、道路族やゼネコンにとっては大激震。首相が言うところの「抵抗勢力」は文字通り必死の抵抗をはじめて、何としても自動車関連諸税は道路のためのみに使わせようとしています。

クルマ社会を問い直す会では、この「用途見直し」論が腰くだけにならないように、骨太カルシウム剤を投与しました。以下にそのカルシウム剤すなわち「道路特定財源の用途見直しを支持する表明書」の要旨をお伝えいたします。起草は赤壁が担当しました。

・すでに道路は大部分が整備されており、特に高速道路や国道は、完成の域に達しています。道路網が未整備のときならいざしらず、道路網が完成して、しかも国家財政が傾いている現在、「道路特定財源の用途見直し」は大変に結構なことで、支持を表明します。
・道路を造れば造るほどクルマが増えるということがグラフにも表れており、大阪での実験によれば、車線削減によって渋滞が緩和されたというデータもあります。
・日本のCO_2の約20%がクルマに由来しており、道路建設でクルマが増えては、京都会議の公約を果たせなくなり、国際的な批判の矢面に立たされます。
・生活道路や細街路の安全の為にも幹線道路を増やせ、という声もありますが、全ての自動車交通需要発生源が幹線道路に面しているわけではない以上、クルマが増えれば交通事故は減らないでしょう。
・道路建設によりクルマが増えれば、大気汚染の改善も見込めません。
・公用車も含めたエコカー推進という首相の提案は、新たに道路を造りクルマが増えるわけではないので、効果が期待できます。しかし、鉄道を利用すれば、エコカーよりも更にクリーンです。
・クルマから取った税であっても、必ずしもクルマの為に使われなくてはならない、ということはないでしょう（酒税は宴会場整備の為に使われているわけではありません）。
・私達は「道路は要らない」とは申しておりません。現在すでに在る道路の維持や、歩道等の整備の為に国費を投じることは賛成です。

■ 表明項目

「道路特定財源の用途見直し」を支持します。

■ 要望項目

・道路予算は新たな道路建設にではなく、既存の道路の維持や、歩道・自転車道・コミュニティー道路等の整備に用いて下さい（歩道・自転車道に必要なガードレールの一環として、交差点などにおける「可動ガードレール（いわゆる遮断機）」も要望しました）。
・道路と同じ陸上交通である鉄軌道の発展のために、道路予算を転用して下さい。

……などです。

なお、「支持を表明」した対象は、「道路特定財源の用途見直し」であり、小泉内閣や自民党を支持しているのではありません。当会は、あらゆる政党からも独立しており、ある政策に賛成したとしても、その政党そのものを支持したり、会員に政党支持を求めることはありません。くれぐれも誤解なきように。　（世話人）

※全文をご覧になりたい方は事務局へご連絡を。

結審を間近に控えて―東京大気汚染公害訴訟―　小林容子

1　現在の訴訟の状況

1996年5月に提訴した東京大気汚染公害訴訟は、今年12月にも結審しようかという情勢となっています。この間、法廷では、道路を設置・管理している国、首都高速道路公団、東京都の責任、ディーゼル車を製造・販売している自動車メーカーの責任を明らかにしてきました。また、昨年（2000年）5月から始まった原告本人尋問では、ぜん息などの病気のために仕事を失い、医療費の負担に蓄えも使い果たして生活保護を受けることになったり、さらには家族が崩壊してしまうなど、深刻な被害実態が明らかになっています。

2　大気汚染公害訴訟をめぐる情勢

大気汚染公害訴訟全体の情勢を見ると、東京大気汚染公害訴訟提訴以来、大きな前進がありました。1998年8月には、川崎2～4次判決が西淀川2～4次判決を一歩押し進め、現在進行形の被害を認めたうえで国の道路公害責任を認めました。さらに、2000年1月には尼崎公害訴訟で、同年11月には名古屋南部大気汚染公害訴訟で、いずれも道路の公共性よりも生命や身体の安全を重視する見地で、国の道路公害責任を認めるとともに幹線道路からの大気汚染の排出差し止めを命ずる画期的判決を言い渡しました。

そして、今年8月8日、名古屋南部大気汚染公害訴訟において国及び企業（固定発生源）との間で、国の道路環境対策実施をも盛り込んだ和解が成立したことにより、いよいよ東京大気汚染公害訴訟が、唯一残された大気汚染公害訴訟となったのです。

3　国や東京都の動き

このような流れの中で、国や東京都の動きにも大きな変化が現れています。

国は、西淀川、川崎、尼崎、名古屋南部の和解において、幹線道路の車線削減、大気汚染除去装置の設置、大気汚染測定局の新設など（尼崎においては大型車通行規制やロードプライシングの実施も含め）具体的な対策を約束しています。

東京都は、1999年からディーゼル車NO作戦を展開し、昨年12月に成立した東京都環境確保条例では、当初のプランから規制内容、猶予期間などで後退し、ディーゼル乗用車を対象から除外したなど問題点はあるものの、2003年10月から都の基準を満たさないトラック・バスなどのディーゼル車の走行を禁止し、併せて大規模事業所への低公害車導入義務付けなどを導入しています。

このような国や東京都の動きには、東京大気汚染公害訴訟を始めとする全国の大気汚染公害訴訟の成果が大きな影響を与えたと言わざるを得ません。

4　東京大気汚染公害訴訟の役割

東京大気汚染公害訴訟には、①初めて道路公害のみを問題とした訴訟である、②東京23区の道路網全体の面的汚染を問題としている、③未認定患者（公害健康被害補償法の認定を受けていない患者）を多く原告としている、という、先行する各地の大気汚染公害訴訟と異なる特徴があります。

したがって、東京大気汚染公害訴訟で勝利することは、限られた幹線道路周辺の道路公害ではなく、東京23区全体の道路公害の責任を認めることになり、自動車総量の削減や国や東京都が渋滞解消を理由として押し進めようとしている3環状をはじめとする都市部での幹線道路建設見直しなどの政策転換を迫ることにつながるでしょう。また、「公害は終わった」として公害健康被害補償法の指定地域が解除された（1998年3月）ことによって、ぜん息など病気の苦しみに加え医療費の負担にも苦しんでいる多くの未認定患者を救済する途を開くことにもつながります。

5　100万人署名の重要性

先行する大気汚染公害訴訟において道路公害の責任を認める判決が続いていることは、東京大気汚染公害訴訟にとって大きな追い風となっています。しかし、先に述べたように、東京の訴訟は先行する大気汚染公害訴訟をさらに一歩押し進めた内容です。さらに、わが国で経済的にも政治的にも力のある自動車メーカーをも被告としていること、判決が今後の行政にも重大な影響を及ぼさざるを得ないことを考えると、「追い風」だけで勝利判決を得ることはできません。道路公害、大気汚染をストップするという国民世論の高まりを裁判所へ伝えることが重要です。

今、原告団は、毎週水曜日に100万人署名を裁判所へ届ける活動を続けています。100万人署名は、全国の皆さんのご協力を得て現在約24万筆が集まったところです。原告団、弁護団は、この100万人署名を結審までに集めきる決意です。

引き続き皆さんのご支援、ご協力をお願い致します。

（東京大気汚染公害裁判弁護団）

＊23号に続いて、本裁判弁護団の一人である小林容子弁護士に状況をご執筆いただきました。署名用紙は2回にわたって会報にはさみましたが、さらにご協力いただける方は事務局の藤本（p32）までご連絡ください。一人でも多くのご協力をお願いいたします。

連 載 | クルマ社会と子どもたち（1）　杉田　聡

ブックレットで伝えようとしたこと

※「クルマ社会を問い直す会」の名を冠した岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』が1998年に刊行されています。今年度の活動メインテーマ「クルマ社会と子ども」の意味を考える一助として、このブックレットの執筆者である杉田聡さん、今井博之さんに、4回連載で概要を紹介していただきます。

（会報係）

岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』は、札幌での一つの運動から生まれました。「子どもたちの歩く道があまりに危険だ、これを何とか改善したい」という思いを抱いた、団体会員「市民ネットワーク北海道」に集うお母さんたちを中心に、97年春、札幌で「道はだれのもの？」と題する道路写真展と講演会が開かれました。「問い直す会」も共催団体として名をつらね、当時の世話人だった種村康子さんがこの実現のために奔走されました。そして最終日に開かれた講演会で、杉田が講演しました。ブックレットは、この講演内容に、同じく97年春の総会時に開かれたシンポジウムで、会員の今井博之氏が行なった発言をおりまぜて、一つにまとめたものです。

● 生命尊重の気風

人の命を尊重しようとする社会の傾向は、今とても顕著です。

今年の初夏、大阪の小学校に男が押し入り、何人もの子どもを殺傷するという痛ましい事件がありました。小学生をもつ親たちを震撼させた、まれに見る凶悪な事件だったと思います。犯人の無差別的な殺傷は生命尊重の対極にありますが、これに対する社会の対応は、生命尊重の気風を見事に示したものでした。この事件をきっかけに、全国で、学校や地域の安全性を見なおす動きが、生まれたのです。少なくない地域では大人たちが、ボランティアで、子どもたちの生活圏を点検し、朝夕の時間帯にパトロールを始めました。

こうした市民の対応は、現代という時代の到達点をよく示していると思います。これほどに人の命、ことに幼い者の命が大事にされた時代は、かつてなかったでしょう。

＊写真展の様子は、展示された写真の一部とともに、『カムイミンタラ』誌で詳細に紹介されました。

● 視野から抜け落ちる「クルマ」

けれども、こうした善意の行動においてさえ、全くといってよいほど視野から抜け落ちた対象があるのです。大阪で殺傷された子どもの数と比べることは本意ではありませんが、しかし一年にその百倍、実に450人もの子どもの命を奪い、7万人を超える子どもたちにたいへんなケガを負わせているという現実があるのに、全くといってよいほど、それに市民の目が向かないのです。

もちろんそれは「クルマ」です。クルマはいま私たちの周囲のいたる所を走り回り、道という道を危険のちまたと化してしまいました。現代は確かに生命尊重の気風をつよく推し進めたのに、一方で過剰なモータリゼーションを通じて、かつて例をみない異状な状況が作られたのです。日常的な場において、しかも一瞬の判断の過ちによって、子どもでさえ生命が危機に瀕する状況が生み出されてしまったのです。

99年に東京で亡くなった片山隼くん（8歳）は、登校時、横断歩道上に停められたトラックのために、あっと思うまもなく命を奪われています。ある少年（10歳）は、青信号で横断歩道を横断中に、そばのガソリンスタンドから不意に乗り出してきたトラックに巻きこまれて、即死しています。いずれも一瞬のうちに起きたできごとです。私が勤める大学の新入生は、朝の授業に出ようと大学のそばまで来たとき、目の前にとまりかけたトラック

の後輪に巻きこまれ、その日の昼にはもう命がなかったのです。こんなことが、あたりまえの生活の場で、年がらおこるのです。

● 根本的に問題を問う必要がある

一方の涙ぐましいほどの生命尊重の努力と、他方の信じがたいまでの生命軽視――私はこのアンバランスは、現代における最大の怪奇現象といってよいと思います。そしてさらに奇怪と言わなければならないのは、後者の事実はほとんどまともに自覚されていない、ということです。

この現象の由来をあれこれ説明することはできます。しかし私たちは、何よりこの状況の異常さを直視し、この問題性を提示し続け、これを変えるための方途を見つけなければなりません。

重要なのは、クルマが、現在のようなルールの下に、一般の道を走るという現実そのものが、実はすでに生命軽視に直結する異常な事態であるという認識です。そうした現実そのものが、自動車事故の可能性を生み、ひいてはある確率の下に実際に自動車事故を引き起こし、おびただしい数の犠牲者を生み続けるのです。少なくともこの事実を不問に付したところには、モータリゼーションがもたらした現代の本質的なゆがみや異常さを、したがってそれを改善する道を、的確に認識することは不可能でしょう。

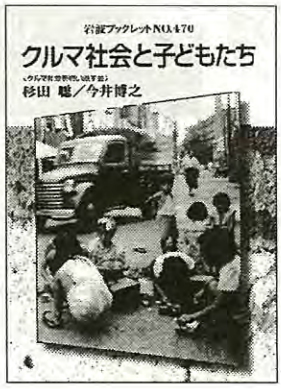
「クルマ」が、「現在のようなルールの下」に、「一般の道」を走る、と記しました。

「クルマ」とは、要するに列車と違ってレールがないために、非常に不安定な乗り物です。そしてそれは重くかつ速度も大きいことから、破壊的な運動エネルギーをもって走ります。

ところがそうした乗り物を、わずか数十時間の教習・実習課程を終えただけの、ほとんど<しろうと>同然の人たちが、何らダイヤに従うことなく野放図に走らせることを、政府は許しています。それがクルマ利用にかかわる「現在のルール」です。おまけにそうした<しろうと>によって操作された不安定なクルマが、列車が走るような隔離され管理された特別な空間をではなく、「一般の道」を、子どもやお年寄りと混じって走っているのです。

だから、自動車事故はもちろん、対人事故も避けられず、いったん事故が起こればそれは多かれ少なかれ死傷事故にならざるをえないのです（ブックレット16～24頁）。

● クルマ社会の異常さ



こうした事実を何ら認識せずに、個々の市民によるクルマ運転そのものは何ら問題はないとかたくなに信じて疑わないところに、モータリゼーションによってゆがめられた現代社会の本質的な異常さがあるのです。またそうした事実を不問に付すからこそ、事故は運転者のマナー不足や注意不足で起こるのであり、逆に運転者がマナーを向上させ注意を怠らなければ事故は起きない、といった迷妄がはびこることになります。だから、だれもクルマそのものの機械特性（レールがないのに巨大な運動エネルギーをもって走ること）や、クルマ使用のルール（しろうとが歩行者と同一空間を走ること）を問題にしようとは考えません。政府がそうした認識に甘んじるかぎり、またそれを信じて市民がクルマ利用に固執しつづけるかぎり、総体として今日の異状な状態は温存されてしまうのです。

こうして、毎年命を奪われる子どもは450人に達します（1995～99年の平均）。これは、たいへんな数字です。いわば毎年、小学校が一校消滅してしまうのです。都心の小学校で小学生が運動会に興じている様子を想像してみてください。あの子たちが、一年後にはみんな命を奪われてしまうのです。

たしかに、クルマ以外にもいろいろな原因が子どもの命を奪います。しかし今、子どもの最大の死亡原因である「不慮の事故」のうち、自動車事故は最も多くの割合を占めるのです（同6頁）。しかもそれは、完全に人為的な原因です。そこに、クルマ社会の本質的な異常さがあるのです。

● 警察統計のからくり

なお以上は、事故後24時間のみを考慮した警察庁統計による数字ではなく、事故後1年間を考慮した厚生労働省の統計に基づく数字です。後者によると自動車事故による歩行中・自転車利用中の死者は、全年齢層では警察庁発表の1.4倍、15歳未満の子どもでは実に1.6倍にもなるのです。1年経過後の死者を含めれば、その実数はさらに大きなものになります（同10～14頁）。

リポート 展示

理不尽な死と、残された私たちの生 「生命(いのち)のメッセージ展」を見て

藤本真一

そこにあるものは、亡くなった方等身大の人型と、その靴。58名。遺族はひとつひとつのその人型に精一杯、亡き家族の生を表現し、理不尽な死を説明する。「ここにあるのは悔しさの負の大きなエネルギーなんです。でもそれを、なんとかして正のエネルギーに負けないような、さわやかなエネルギーに変えたい。」そう言う鈴木共子さんが中心に企画した、「生命(いのち)のメッセージ展」が8月11～19日に神奈川県の座間市民文化会館ギャラリーで開かれた。浜松の展示に続いて2回目。浜松ではコンサートや遺族の訴えを聞く時間などもとり入れたキャンペーンだったようだが、ここでは、小さな音で音楽が流れる、静かな展示だった。

静かに人型が並ぶ会場

■ 死から、生と社会を見つめる

初日は報道関係者の参加も多かったようだが、私が参加した2日目は10数名の人が入れ替わりで見ている、落ち着いた雰囲気だった。

ひとりひとりの展示に向き合うことは、辛いものである。鈴木さんは、「見ていて辛いということは、少し思いが自分のほうに向いているということ。だから辛くても見ていてほしい。」という。加害者への怒りも共感するが、それを超えて心を揺さぶるのは、その日まで「生きていてくれてありがとう」という遺族から被害者へのメッセージである。「失ってみて初めて、ありがとうという、その思いを感じることができた。なくなってしまうことで、心から表すことができる。」と鈴木さんは言っていた。

家族の理不尽な交通殺人の体験。それがない人にどうやって、この生の素晴らしさ、実ははかなく脆い、大切な人と共に生きている幸せを、そしてそれを守らねばならないことを、伝えることができるのか。鈴木さんもまた「体験をするまでは、自分だけは大丈夫だと思っていた。」と言う。

ここにいる人たちの死は、大人の責任、社会の責任。多くの人の、楽で便利な、昔よりずっといい暮らしは、実は一定の、ひとりひとり大事な人たちの犠牲（被害）の上に成り立っている。

鈴木さんは「私たちが声をあげていくほかはない。やらなければならないこと。」と言う。たしかに、遺族でない立場の人にとっては貴重な、ひとつの接点となる。しかし理不尽な、恐らくそれ以上はないような絶望に落とされた人に、このような行動を強いる社会の歪みに、私はやるせなさもまた感じる。

■ 展示会の今後

後日情報によれば、来場者は約1800名とのこと。次は大阪で開催（下記参照）。「長いスパンで色々な地域で続けていきたい。ゆくゆくは東京ドームで展示したい。実際にそれ以上の被害者がいるはずなのだから。」「ひとりひとりの遺族の思いを大切にするために、組織ではなく個人の集まりとして、交通事故に限らずあらゆる理不尽な死を訴えていきたい。」とのこと。

生活のための仕事もこなしながら、この署名や展示の活動をするのは大変なことで、特に展示では運送費が嵩むのが辛いというのが現実とのこと。応援したい。

わが身に置き換えて考える――だれしもその想像力があるからこそ、怒りや悲しみをともにし、おかしなことに異を唱えていける。鈴木さんの法改正署名運動が広がり、成果を上げ始めていることは、ひとつの希望と思う。そしてこの静かな巡回展示会が、「理不尽な死」を無くそうという機運に繋がっていくことを願う。

展示を見た人は、「命のメッセージ」を託す1本の紐を結ぶ。私が結んだときは、10数センチの球だった。これがどこまで大きな球になっていくのか、見守りたい。

■ 詩集『絶望からの出発』

詩集『絶望からの出発』

鈴木共子さんは、8月に詩集を出版した。色々な想いが伝わってくる。絶望の淵、自分の弱さと、署名で勇気づけられたこと、テレビ取材のときに演じる強い自分と実際の自分とのギャップ、そして友人や子どもたちに向けた柔らかな視線と、そこに希望を見出されようとされていること…。「『生きていく』ことは『不条理を背負うこと』ではあるけれど、けっして絶望することなく、自分の再生する力を信じたいと思います。」と最後に結んでいる。その言葉を支えているのが、友であり、仲間であり、運動に共感した見知らぬ人々であり、そして、共に生きた人であることが、詩に記されている。

私自身、何かにつまづいたときの指針・勇気づけになると感じた。詩のひとつひとつは、鈴木さんの心情にあまりにも近すぎて、読み手として戸惑うが、多くの方にとって得るものの多い詩集だと感じた。人が生きるということはどういうことなのだろう。限られた時間に、何をすべきなのだろう。　（埼玉県朝霞市在住）

＊鈴木共子さんの息子、零さんは、2000年4月、友人と歩道を歩いていたところ、無免許・飲酒運転・無車検の乗用車により、はねられ死亡させられた。加害者に対し、7月に懲役5年6ヶ月の実刑判決が言い渡された。その後、鈴木共子さんらは、悪質運転者への量刑を厳しく見直すよう求める署名活動を行ってきた。クルマ社会を問い直す会は昨年9月末に会員に署名用紙を送付協力した。

■ 開催予定

大阪：10月14日（日）10:00～16:00
　大阪府門真市・なみはやドーム
　（全日本断酒連盟の第38回全国<大阪>大会の会場）
奈良：10月26日（金）～28日（日）
　奈良県生駒市中央公民館
大阪：11月23日（金）～25日（日）
　大阪阿阿倍野区役所２階・阿倍野区民ホール
その後、山口でも開催企画中。
お問い合わせは藤本(p32)まで。

交通戦争

今　この時
戦火のさなかにあることを
知ってか知らずか
弛緩した笑みを浮かべて
人々は生きている

遠くに轟く爆撃音
サイレンが鳴り響き
すぐそこまで敵は来て
狙い撃ちせんとする

傍らの友が
銃弾に倒れたとしても
己の安全は
保証されてるかのごとく
一瞬抱いた恐怖心は
すぐに日常の中に埋没する

何百人の
何千人の
何万人の
いや
何億人の
人々が殺されてから
交通戦争のただ中にいることに
気づくのだろうか

そして
己のために
家族のために
友のために
生命を守るために
人々は立ち上がるのだろうか

鈴木共子『絶望からの出発』より

■ 酒類提供外食店への警告運動の連名団体からのメッセージ ■

外食店への酒類提供質問・要望書提出運動（24号p10参照）での連名団体から、今年度報告に対して、メッセージをいただきました。いずれも次回の連名もご快諾くださり、感謝の気持ちとともに、ここに紹介します。　（担当：藤本）

●いつもありがとうございます。先週、井上保孝・郁美ご夫妻にお会いし、飲酒運転防止についてお話する機会がありました。そのとき、「駐車場を持つ飲食店では、運転者が誰か、席に案内する時点で確認し、リボンでもつけて、その方にアルコールを出せないことを話し、かわりにノンアルコールは無料で提供」というサービスができないだろうかという話が出ました。海外にはあるそうです。調査に加えて提案も考える時期かもしれませんね。　（2001.3.8：アルコール問題全国市民協会ASK）

●報告、ありがとうございました。回答に協力する店舗が少なくても、このようなアンケートを発信し、問題の処在を指摘していくことによって、少しづつ実態を変えていくテコになると思います。何事も、お互に根気がいりますね。どうぞ、今後ともよろしくお願いいたします。　（2001.3.8：日本消費者連盟）

●おつかれさまでした。　（2001.3.8：全国交通事故遺族の会）

●よろしく願います。
（2001.3.26：全国交通事故後遺障害者団体連合会）

●非常に大切な運動であると思います。飲酒運転が「モラル」の問題にとどまっているのが大問題であると思います。具体的には、飲酒運転者への刑罰やとりしまりの強化とともに、「運転者へ飲ませた共犯者」の取りしまりと刑罰の適用が急務と思います。年末だけでなく、通年的にキャンペーンを張ってほしいと思います。　（2001.5.1：北海道交通事故被害者の会）

■北海道のつどいのお知らせ《11／10》

とき：2001年11月10日（土）
午後2時から4時まで
ところ：「かでる2．7」
札幌市中央区北2条西7丁目
お話の糸口：川村雅則さん
（北海道大学大学院生・当会会員）
「運輸労働者の抱える問題と公共交通政策のあり方をめぐって」

例年のシンポジウムは外に向けての発信に力を入れたため、皆で自由に話し合えぬ不満が残りました。今年は特別タイトル付きの企画をせず、集まれる方だけでゆっくりお話し合いをしましょう。

お問い合わせは種村康子（地域活動連絡係／p32）へ。

■「全国路面電車サミット2001 熊本～都市交通新世紀」案内《10／24～28》

8月下旬時点で次のような予定となっています。

10/24　講演会と討論会
講演1：ハルトムート・トップ氏
（ドイツ・カイザースラウテルン大学教授）
講演2：ヤン・ゲール氏
（デンマーク王立芸術アカデミー准教授）

10/25　講演会と討論会ほか
講演3：ピーター・カルソープ氏
（アメリカの都市プランナー）

10/26　本会議

10/27　市民環境まちづくりフォーラム
セミナーとワークショップの組み合わせを検討中

10/28　街頭イベント
国際屋台・フリーマーケット・アースパレードなど

＊開催期間中、交通関連団体の展示開催
会議会場：熊本市国際交流会館
都市交通会議主催、全国路面電車サミット2001熊本実行委員会後援

お問い合わせは三宅浩太（地域活動連絡係／p32）へ。

■「路面電車を走らせたい会」のお知らせ《11／18》

「クルマ社会を問い直す会」関東会員によって、毎年「都電は東京を救う－路面電車試乗会と学習会」イベントが行われてきましたが、今年は試乗会は行わず学習会のみ次の要領で行うことになりました。

日時　11月18日　午後1：15～4：30
場所　北とぴあ902会議室（東京都北区　JR王子駅より2分）
tel 03-5390-1101
内容　テーマ「路面電車普及の隘路打開をめざして」
「クルマ社会を問い直す会」および「クルマ問題フォーラム」メンバー数人による報告・問題提起、その後意見・情報交換
参加費　予定500円
問い合わせ先　杉田正明　tel 047-343-6814
e-mail sugita@ued.or.jp

■全国路面電車サミット開催記念「すばらしき九州の鉄道体験ツアー」のご案内《10／24》

特急つばめ号

グループ席つきの豪華特急で過ごす快適な時間、ゆったりとした座席が並ぶ新型通勤電車、楽しさあふれるローカル線、街を優しく巡るLRT（新型路面電車）。

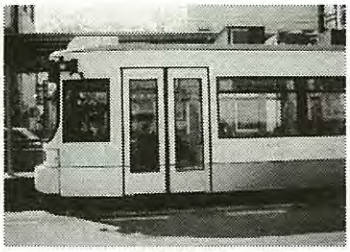
現代の九州の鉄道は、まるで日本を走るヨーロッパの鉄道のようです。

しかし、これまでその模様は脱クルマを志向する人の間でも、あまり、知られていないのが現状です。そこで、今回の路面電車サミットに合わせて、特急つばめ号と熊本LRTを乗り継いで会場の熊本市国際交流会館へ向かうツアーを実施し、その魅力を知っていただければと思います。

多くの方のご参加をお待ちしています。

日時：10月24日（水）朝9時30分
場所：JR博多駅旅行センター「ジョイロード博多」前集合
集合後10時05分発　特急つばめ7号で熊本へ
参加費：4.090円（片道特急指定席料金＋市電料金）
※貸し切り列車ではありませんので、各自でご予約をお

願いします。各種割引切符も利用できます。4号車グループ席を利用予定ですが、2名以下の場合は一般席をご予約の上、当日、中里までお申し出下さい。変更手続きをいたします。満席の際はご容赦下さい。


熊本のLRT

※中里は当日、特急ソニック2号5号車グループ席で大分から博多入りする予定です。自由席ですので、近辺の方はぜひ、お越し下さい。熊本に行かれない方でも結構です。

※この他熊本には自転車列車の元祖といえる熊本電鉄が走り、博多にはなんと座席に白木と本革を用いた新型通勤電車が10月6日から運転開始とみどころが盛りだくさんです。

お問い合わせは中里（世話人／p32）へ。

■ 第27回道路公害反対運動全国交流集会の案内《11／10～12》

11月10日

12:30～17:30 JR川崎東口からバスにて道路現地視察

18:30～20:30 懇親会

11月11日　全体会・分科会（横浜情報文化センター・開港記念会館）

9:30～12:00 シンポジウム「公共事業を考える」（仮題）

13:00～16:00　分科会（道路計画・建設段階の運動・道路公害とまちづくり・道路行政の見直し・アセスと情報公開の、5つの予定）

16:20～17:00 全体会議

11月12日　環境省・国土交通省交渉（予定）

申し込み・問い合わせ：かながわ大気汚染・道路公害連絡会事務局長　鈴木久夫

横浜市南区六ッ川2-113-9　TEL045-714-6301

■ 中央省庁交渉（日本母親大会主催）《11／28》

今年は、国土交通省と交渉したいと思っています。

日時：11月28日（水）午後・時間は未定

参加ご協力いただける方は足立（世話人／p32）へ。

● 活動への協力お願い ●

今年度、活動のメインテーマを定めたのは、会員それぞれの方々に各地でともに活動に関わっていただきたい、という思いも込められています。下の活動プランのどれかひとつにでも、何らかの形でご協力いただけそうな方は、どうぞ事務局または会報係までご連絡ください。世話人だけでは知恵も力も時間も限られ、なかなか進みません。

メインテーマ「クルマ社会と子ども」

【写真運動】「子どもの目線で見たクルマ社会」のテーマで写真を募集

※写真を会報係へお寄せください。クルマ社会における子どもの情景や、皆さんの子ども時代の外遊び風景などでも。新旧、硬軟を問わず、道における子どもの姿を伝えるものを。

【アンケート】幼稚園、保育園へのアンケート

※今、保育士や保護者、小学生の子どもに向けて、クルマ社会の現状についてのアンケート文案を作成中です。文案作り、子どもの成長と環境に関する参考資料集め、アンケート配布手段等、お知恵と力を貸してください。パソコンによる簡単な集計作業もお手伝いいただけませんか。

【要請】　要請行動とアピール

※アンケートをもとに提言をまとめ、省庁・議会・報道機関・関係団体へのアピールを検討します。

【シンポジウム】「子どもと交通安全」をテーマにシンポジウムなどを開催

※シンポジウムや講演会を企画・実施してみませんか。方法や講師の人選は、世話人にご相談を。

【要望マニュアル】各自治体・地方議会への要望マニュアル作成

※『○○の路地をクルマの通り抜け禁止にして子どもの遊び場に』『○○の一帯を歩行者優先のコミュニティーゾーンに』等の要望書・請願書・陳情書の雛形作りにご協力を。

ワーキンググループ（WG）から

新しいWGがまた1つできました。居住地はどこでも、意見交換や学習は電話・手紙・ファクス・メールなどで進められます。興味のあるWGがあれば、お気軽にご参加ください。連絡係の方がリーダーとは限りませんので、参加者の皆さんで積極的に活動を提案してください。新たなWG立ち上げもOK。

■ 交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG（新）

車先進国では交通違反に対しどのような罰則を適用しているのか。その国の交通法規、交通安全の考え方、人々の意識等も併せ調査し、日本の状況を考えるよすがにしたい。（渡邊芳男／℡. 049-295-1456）

■ 自転車WG

～交通システムの中に自転車をきちんと位置付けたい～

このたび23名もの参加表明をいただき、WGが活性化するのでは？　というところです。

具体的に何をしていくかはこれから考えていきます。

ホームページに資料・情報集積中

http://www.asahi-net.or.jp/~yh8e-tmt/bicycle/wg.htm（冨田悦哉／p32）

■ クルマなし子育てWG

現在11名の仲間となっています。大型店舗に対する歩行来客優遇措置要望・旅行に行くときの問題などが話し合われています。保育園・幼稚園の役員も多いので、会の年間活動計画のアンケートなどでも協力できそうです。3名の子どもの同時送迎のために手動四輪車を使っている例など、根性のあるメンバーもいます。子育て現役・卒業者・予定者も含め、興味おありの方の参加をお待ちします。（藤本真一／p32）

■ 省庁交渉WG

現在9名の仲間となっています。世話役が見つかるまで、とりあえず藤本のほうで仮世話役をやっています。11月の母親大会主催交渉のあとは、独自交渉の可能性を探ります。（藤本真一／p32）

■ 路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG

総会はがきでの当WGへの参加希望があり、メンバーが15人に増えました（8月20日現在）。当WGはメーリングリスト（ML）を活動の場としており、パソコン環境が整わないため参加いただけない方も出ております。MLでの情報・意見交換は未だ必ずしも活発には行えていませんが、路面電車普及の隘路と打開の方向について、少しずつ検討交流している状況です。

参加希望者は杉田正明sugita@ued.or.jpにご連絡ください。

■ 各国の交通のあり方研究WG

17名の参加希望者がありました。

いずれなんらかの形で、交流を始めたいと考えていますが、進め方などについて、何かご意見などありましたら、ご連絡下さい。（三田直水／p32）

■ 自動車メーカーと国の責任を問うWG

5名の参加希望者がありました。

いずれなんらかの形で交流を始めたいと考えていますが、進め方などについて、何かご意見などありましたら、ご連絡下さい。（三田直水／p32）

■ 交通平和プロジェクト

現在、会合開催の予定はありませんが、メンバーの方々には、研究文献として使用する『交通安全学』（大阪交通科学研究会編／企業開発センター交通問題研究室発行）のレジュメを近日中に、当方からお送りする予定です。北海道から九州まで、WGメンバーが各地にいらっしゃいますので、新年度は郵便や電子メールなど、通信手段にて意見をやり取りしたいと思います。メンバー募集も随時いたしておりますので、奮ってお問い合わせください。（齊藤基雄／p32）

■ 車広告の規制WG

6人のメンバーに、今後について相談中です。

（谷村寛昭　京都府相楽郡在住　T. 07439-3-6082）

■「遮断機」設置WG

これから検討していきます。（杉田聡／p32）

■「ゾーン30」実現WG

これから検討していきます。（杉田聡／p32）

解説　「第7次交通安全基本計画」を読んで

齊藤基雄

政府「第7次交通安全基本計画」が本年4月から、2005年度までにわたって施行されることになり、このほどその内容（全文）が内閣府HP上で公表された。

■ 本会での取り組み

この第7次「基本計画」に先立って、政府は昨年4月に、個人意見書の募集（パブリックコメント）を実施した。そこで本会では、昨年の総会を中心に、会員の皆様に意見提出を呼びかけた。その結果、当時の総務庁が同年9月に発行した意見書集では、提出された意見がほぼ全部、掲載された。

なお、その前月（昨年3月）になされた団体意見書の募集では、本会は政府が指定した「交通安全関連団体」でないため、応募ができなかった。そのため本会では、昨年9月の「日本母親大会政府要請行動」の事前に、団体意見書を当時の総務庁に提出した（総務庁とのやり取りは会報『クルマ社会を問い直す』第22号p6に参照）。

■ 基本計画の特徴

さて、「基本計画」の本文であるが、第6次との違いと併せて、その特徴を述べてみたい。

「1. 道路交通環境の整備」（道路の構造上の改善）では、これまで「高齢者の社会参加を支援する歩行空間等の整備」とされていた部分が、「バリアフリーを始めとする歩行空間等の整備」に変えられ、「昇降装置つき立体横断施設」や「誘導ブロック」等の整備に加え、本会意見書でも提起した「積雪時の歩道幅員減少による危険の解消」（歩道の除雪推進）も新たに組み込まれた。さらに、「地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備」として、関係官庁が住民の意見を積極的に聴取し、その効果を広く公開するという項目も加えられた。しかしその一方で、歩車分離の推進と、車両交通の増大に対応する「円滑化」（バイパス道路や環状道路の建設を「交通安全施策」とみなすこと）を同一線上で位置づける発想は、根本的に変わっておらず、交差点における「分離信号」の普及さえ見送られたままである。「公共交通利用の促進」も掲げられているものの、対象は交通需要の多い都市部に限定され、しかも都市部の渋滞対策と、事故防止策との関連性が十分に説明されていない。

「2. 交通安全思想の普及徹底」（交通安全教育）では、この「第7次」から、自転車利用者向けの安全教育（小・中・高校生）の性格が「将来の（クルマ）運転者教育の基礎」とされることになった。これは、1998年の政府「交通安全教育指針」によるものであるが、ここでは自転車を、環境にあまり負荷を与えない交通手段として奨励するのではなく、運転免許受験への“予備校”として位置づけようとする意図が読み取れる。

「3. 安全運転の確保」（教習制度、免許制度、運転者への安全管理）では、「遺族の悲しみを始めとする交通事故の悲惨さの理解を深める教育」という言葉が初めて加えられた。しかしながら、高齢者の運転継続を前提とした教育の普及や免許更新の簡素化など、クルマ依存追随型の施策は変わらず、自動車運輸事業者への安全管理についても、運転者や業者への取り締まりが掲げられているものの、過労運転を生み出す今日の交通需要発生の背景に対して、メスを入れるまでに至っていない。

「4. 車両の安全性の確保」（車検制度など）の内容（車種ごとの安全性比較の情報公開推進など）は従来とあまり変わらず、チャイルド・シートの安全性に関する情報公開が、施策に加えられただけである。

「5. 道路交通秩序の維持」（交通取締り）において、取締りの強化対象（事故多発地点、高速道路、暴走族）は基本的に変わっていないが、取締りの効果に関する情報公開の推進は、依然として施策に加えられていない。

「6. 救助・救急体制等の整備」では、新交通管理システム（UTMS）における「事故車両等から自動的に緊急通報を行うシステムの普及」や、「ドクター・ヘリ事業の全国展開」が新たに追加された。

「7. 損害賠償の適正化と被害者対策の推進」には、「交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進」の項目が新たに追加されることになり、「被害者連絡制度の充実」が新たに掲げられるようになった。

「8. 科学技術の振興等」（事故原因の調査など）では、「交通事故」は車両交通の「円滑性」を単に阻害する要因としてしか問題視されていないように感じられ、クルマ社会によって失われている生命・健康の損失という視点があまり前面に出ていない印象を受ける。

■ 基本計画をご覧になるには

全文は、http://www8.cao.go.jp/koutu/3.htm で閲覧可。ご覧になれない方は内閣府（代表：03-5253-2111）「交通安全対策室」へ電話で尋ねられるとよい。要約版は、『官報』号外の本年4月20日号に掲載されている。（世話人／副代表）

「問う　車優先社会」で問いかけていきたいこと
――北海道新聞　年間企画――

寺林正郁

親子連れやカップルらが、笑いながら街を歩いています。ぼくもその一人でした。ふと、後ろにクルマの気配を感じて振り返ると、真っ赤なスポーツカー。思わず路肩に退きました。でも、そのクルマはクラクションを鳴らすでもなく、人の波が切れるを待っています。クルマに道を譲ろうとしたのは、ぼくだけでした。

今年8月、欧州に取材に行った際、オランダの首都・アムステルダムでの体験です。

北海道新聞が今年5月から取り組んでいる年間企画「問う　車優先社会」は、冒頭の体験のように、ぼくたちの中にいつの間にか浸透している意識―年間1万人の交通事故死者を出しても何とも思わない意識とも言えます―を考え直そう、というところから始まりました。これに先立つ3月にも同じ視点で、環境がテーマの別の年間企画を使い、車の問題を取り上げました。

東京都三鷹市は、ドイツやオランダにならって近年、日本でも採り入れられている「生活者優先ゾーン」をつくりました。車道にハンプと呼ばれる盛り上がりや杭などの障害物を設け、クルマの速度を抑制しています。

同市によると、整備後は通過車両の数やそのスピードが下がり、人身事故も減少したといい、効果が裏付けられました。ただ「生活者優先」の意識が浸透するにはまだ、時間がかかりそうです。ゾーン内を歩くと、かなりのスピードで通過するクルマもあり、子供たちは、電柱のせいで途中でなくなってしまうような心細い白線で区切られただけの「歩道」を歩いていました。

びっくりしたのは、高福祉社会で知られるスウェーデンの交通担当者に取材した時のことです。国を挙げて取り組んでいるプロジェクトの一つに「ノル・ビジョン」というのがあります。「ノル」とは、スウェーデン語で「ゼロ」という意味で「交通事故死者をゼロにする」という計画です。

「脱クルマ」の先進地である欧州各国も「クルマがある限り事故はなくならない」という見方で一致していましたが、スウェーデンの担当者は「事故死者ゼロは可能だし、それは国の責任」と言い切りました。

意識を変えよう、と叫んでもなかなか変わるものではありません。そのためには、ハンプなどの物理的な工夫や法的な規制、税制の見直し、クルマに代わる公共交通機関の充実、自転車優遇策などを総合的に行う必要があると思います。

それを続けているドイツ・フライブルク市の住宅・交通担当者の言葉を紹介します。

「フライブルクの市民は、クルマに頼らないで気持ちよく生活するすべを良く知っているんですよ」

（北海道新聞社社会部記者）

第2部 疑問を追って
問う 車優先社会
簡単すぎる？免許取得
規制緩和で講習時間減
第2部 疑問を追って
問う 車優先社会
スピード超過
遅くても満足ですか

＊北海道新聞では2001年5月から「問う車優先社会」の連載をしています。第1部ではおもに道路の安全を問い、第2部では免許取得、スピード超過、事故の刑罰等について大きな問題提起をしています。その担当記者の一人寺林正郁さんに、企画についての思いをご執筆いただきました。誌上を借りてお礼申し上げます。これまでの記事については会報係足立へご連絡を。

問う 車優先社会

■7 動く市民

道路や制度 自ら検証

車優先社会を市民の立場から問い直そうという動きが、道内でも広がっている。

今年一月末、札幌市中央区円山西町の市道で、速度規制が四十㌔から三十㌔に強化された。

車道の幅約五㍍。通学路になっているが、歩道が不十分な区間も多い。特に冬場は雪で道が狭まり、子供たちは車を避けながら登下校していた。

「異議あり」と声を上げたのは、地元の主婦らが一九九七年十月に設立した市民グループ「道はだれのもの？札幌21」＝代表・国松悦子さん(五二)＝。

「学校での交通安全指導やプリントを配って『交通事故に注意しましょう』『マナーを守ろう』というだけでは、事故を防げない」と主張、道警に対し、市道の速度規制の強化を求め続けた。三年越しの運動が実り、三十㌔規制を実現させた。

札幌で開かれた交通事故問題支援ネットの設立総会＝4月26日、札幌市中央区

速度規制が強化された札幌・円山の市道に立つ国松悦子さん

会発足の大きなきっかけは、帯広畜産大の杉田聡教授（哲学）の講演会だった。「車が危険で、子供たちは屋外で遊べない。こんな社会でいいのか」。杉田さんの主張に、国松さんらは共感した。

会はこれまで、危険な道路を写真パネル展で示したり、道路を検証して歩く「道路ウオッチング」を実施した。自転車通学する高校生や一般人を対象にアンケートを行い、「自転車にとって危険な道路がいかに多いか」を明らかにした。

今年夏には、会員らが実際に自転車で走り、人と車の間にある自転車も

車の有用性は今後も変わらないだろう。特に道内の郡部では、車なしの生活は考えにくい。

それだけに、歩行者が安心して歩ける道づくり、車一辺倒にならない社会の仕組みが求められている。

（おわり）

◇

第一部は社会部・相原秀起と寺林正都が担当しました。

ないがしろにされている危険な道路の実態を浮き彫りにする計画だ。

一方、杉田さんらが中心となり、六年前につくった「クルマ社会を問い直す会」は、全国に広がるこの運動の〝核〟のひとつだ。

杉田さんは著作や講演などで今の車社会の異常さを問い続け、会は運転免許制度の厳格化、生活道路への車進入規制などを求めている。

このほか、肉親を交通事故で亡くした道民でつくる「北海道交通事故被害者の会」は、加害者への罰則強化を訴える。

今年四月に弁護士や医師、札幌の市民らが「交通事故問題支援ネット」を結成した。代表の前田敏章さんは「車優先の社会を問い、生活者中心の街づくりや交通弱者を大切にする組織としたい」と抱負を語った。

杉田さんはこう話す。

「道内でも市民運動が広がっていることは望ましい。多くの団体は被害者や遺族が中心だが、そうした悲しむ人々を出さないように社会のシステムを変えるべきだ」

2001年5月15日　北海道新聞連載「問う　車優先社会」

投稿　雨の日は雨の日の装いで　木村孝子

その日は一日中、雨降りでした。10時集合のミーティング会場まで徒歩で20分位。勿論私は雨の中を、かさをさして、レインコート、長靴ででかけました。雨の日には雨の装いがあるので。

やっぱり、殆どの人がクルマで来ました。歩いてもそれぞれ、10分、15分、20分位の道のりなのに。たとえ雨の日とはいえ、近距離のところは、私はクルマは足とは思いません。(足が不自由な人は別ですが。) 自分自身の本当の足を使って、雨の日の装いで移動したいと思います。

あくる日も雨で道を歩いていたら、向こうから和服の女性がやってきました。雨ゴートを着て、かさをさして。足元は？と見ると、ブーツなのです。手さげ袋の中にはきっと草履かなにか入っているのでしょう。安易にクルマに乗ってしまう人の多い今の時代、このような人に会って私はすっかりうれしくなってしまいました。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

投稿　大気汚染にかかわる環境基準はクリアできているか　大嘉徳男

現在、市街地の大気環境は、車からの大量の汚染物質の排出により極めて重大な危機にあると言っても過言ではない。環境基本法が制定され、排出汚染物質の許容基準値が示されてはきたが、はたしてその基準はクリアされ、大気汚染は抑止の方向へ改善されてきているのか、疑問視せざるを得ない。この問題に関して、文献・資料に基づき、考察してみたい。

下の表は、国が環境基本法第16条に基づき定めた大気汚染物質の環境基準値である。この中で、NO_2に注目してみたい。NO_2の環境基準は、1973年当初、1時間値の1日平均値は、0.02ppm以下と定められたが、環境庁は1978年にこの基準値を、表に見るように0.04から0.06ppmに緩めた。東京都NO_x検討委員会は、この改定基準値は健康に対する安全性から見て十分でない、年平均0.02ppmを基点に判断すべきであるとの結論を出した。図に見るように、1985年以降のNO_2排出量は、削減どころか逆に悪化してしまったのである。1989年、中央公害対策審議会から、ディーゼル車の排出ガスの規制強化に関する答申が出され、NO_x、SPM排出規制値が示されたが、重量トラックのNO_x規制長期目標値をクリアする技術的見通しは、現在のところ立っていない。

このような現状から見ると、我が国は、今年7月にボンで開催された地球温暖化防止国際会議（COP6）において、EUとともに京都議定書に批准したが、果たして2年後に、1990年レベルでのCO_2排出量を約6％削減という確約は果たせるのか疑問である。大気中への全CO_2排出量の約13％が各種の車から排出されているという。まさに、車は重大なる大気汚染源、環境汚染源である。今後は、CO_2排出量だけでなく、表に示されたNO_2、SO_2、SPM等の汚染物質に対しても、現在、各国でその環境基準値は異なるが、削減規制に関する国際的な協定策が急がれるのではないか。　(鳥取県倉吉市在住)

物　質	環境基準値
二酸化硫黄　SO2	1時間値の1日平均値　0.04ppm以下 1時間値　0.1ppm以下
一酸化炭素　CO	1時間値の1日平均値　10ppm以下 1時間値の8時間平均値　20ppm以下
浮遊粒子状物質　SPM	1時間値の1日平均値　0.10mg／m³以下 1時間値　0.20mg／m³以下
二酸化窒素　NO2	1時間値の1日平均値　0.04ppm－0.06ppmのゾーン内又はそれ以下
光化学オキシダント　Ox	1時間値　0.06ppm以下

（クルマ依存社会p19引用）

表　大気汚染物質の環境基準値

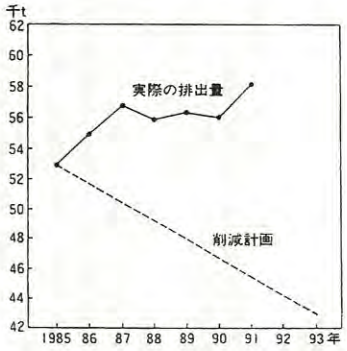


図　新中期展望のNOx削減計画と実際のNOx総排出量
(東京23区内と隣接5市)（出所）藤田敏夫［1993］

投稿　シンポジウム「循環型社会とプラスチックごみ」に参加して思ったこと　渡辺　進

20世紀から引きつがれた今日のクルマ社会は、人間とその環境にいろいろな害悪をまきちらしているのですが、その排気ガスが大気を汚染したり、地球温暖化を促進していることを私も憂えています。最近では特に、日本政府が京都議定書の発効を目前にしてとってきた恥ずべき態度に憤慨してきました。

一般論としても環境問題に関心を持っている私は、7月29日に東京で行われたシンポジウム「循環型社会とプラスチックごみ」に聴衆の一人として参加しました。クルマ社会の問題とは直接関わりがないようにも思われますが、この問題に関して耳を傾けるべき発言がありましたので、その点を中心に感想を述べたいと思います。なお、このシンポジウムは「ダイオキシン・環境ホルモン対策国民会議」（以下「会議」と略称する）が主催したものです。

最初に廃棄物処分場問題全国ネットワークの岸波勇氏が「プラスチック焼却の問題点」と題して問題提起の話をされたあと、3人のパネラーがそれぞれご自分の考えを話されました。その中で（順不同）、「会議」の発起人で中央環境審議会臨時委員の植田和弘氏は次のことに触れました。

「20世紀の文明は石油と自動車が中心だった。この二つはいろいろな形で市民生活の隅々に浸透してしまったので、これを変えるのは容易ではない。我々は出発点（大量生産、大量廃棄）から、まちがっていたのだ。……」

また「会議」の常任幹事である磯野弥生氏は次のような話をされました。

「社会が大きく転換していくとき、行く先に何が見えるか、広く議論し合意して、その像をはっきりさせることが必要だ。例えば、クルマのリサイクルの問題。これには限界があるだろう。循環が永久に続くわけにはいかない。20世紀はクルマ社会だった。21世紀にこれをどうするか。クルマが少なくてもやっていける社会を考える必要がある。くらしをどうしていくのか、社会的合意が大切だ。「無用なものは作らない」という筋を一本通した社会システムを構築すること、レジ袋からクルマに至るまで、幸せを奪われるという感じなしに生活を変えていくこと、発生抑制がどこまでできるかが課題である。……」

必ずしもクルマを登場させなくてもよい一般環境問題のシンポジウムで、3人のパネラーのうち2人までがクルマ社会の深刻で本質的な問題に言及しているのです。クルマが社会の隅々に浸透しているように、今ではクルマの環境問題も広くクローズアップされてきているのだということを改めて教えられて愕然としました。と同時に、この21世紀は当会が大きく発展し、その社会的役割を遺憾なく発揮すべき世紀なのだと、つくづく感じたのでした。　（東京都小平市在住）

投稿　報道に感じる「倒錯」した社会　渡辺芳男

新聞（私の場合、朝日）を読むと、おかしな記事や発言に出くわすことがある。以下は最近の例。

「佐藤隆之助君の母校全校集会」（七月二十三日付）歩道橋に人々が集中し犠牲者が出てしまった明石の花火大会。ことのほか痛ましいのは犠牲者の多くが幼い子どもたちだったこと。その一人、佐藤隆之助君（七）が通っていた学校で、この事故についての全校集会が開かれ、内海恵子校長が次のように生徒たちに語りかけた。「『命』は……みんな一人ひとりの宝です。命を大切にして、目標に向かって命が輝くようにがんばってほしい。」

これはなんとも奇妙な言葉ではないか。子どもたちは大人や自分より年長の者たちによって踏みつぶされたのだ。子どもたちが危険なことをして、自らに災難を招いたというのではない。彼らは百％の犠牲者。子どもではどうにも仕様のない事態。その事件を考える集会で子どもたちに対し「命を大切に」と呼びかけるのは的外れだろう。校長先生は大人や大人社会に対してこそ「子どもの命を大切に」と呼びかけるべきだったのだ。それにしても、なぜこんな発言になったのか。「交通事故」が影響しているというのが私の推理である。

本来は大人社会が子どもを守るべきなのに、この国ではややもすると、子どもに一層の注意を促し、指導を強めることで交通事故を減らそうとするフシが見受けられる。ことに学校や地域でその傾向が強い。この校長先生も恐らく、交通事故について「命の大切さ」を子どもたちに訴え、交通ルールを守るように指導してきたのであろう。その結果、子どもが関係する事故はすべからく、子どもに「命の大切さ」を説いてよしとする習慣が身についてしまい、あのような「倒錯」した発言を生んだものと思われる。これを異なことと思わない我々の社会も

また「倒錯」しているのに違いない。

「小型車ブームとまらず」（七月二十一日付）「街角で、きびきび走る小さな車が目立ちます」で始まる一面大の特集記事。性能も乗り心地も向上した小型車がよく売れているという。ユーザーや専門家の話でまとめている。社会の諸現象を伝えるのも新聞の役割だとすれば、これはこれで良い。しかし伝えるだけで良いかどうかはコトとシダイによる。小型といっても車。増えれば排気ガスは増え、事故も増える。そうしたマイナス面も指摘するのでなければ、単なるメーカーのチアリーダーになりかねない。狭い路地まで小型車が入り込み、歩行者はそれこそ「きびきび歩く」どころではないのだから。（埼玉県毛呂山町在住）

投稿　交通安全実験都市　Houtenを訪ねて

安達博

ある本で交通安全都市Houten（ハウテン）の名をみつけ資料をあつめ、航空券や安ホテル（含むユースホステル）を苦労しておさえ、オランダ中央のユトリヒトから自転車で1時間、電車で9分の街　ハウテン市を訪ねました。びっくりと感動の連続で、丸4日間、歩きと自転車で市役所や学校、スーパーなど街のあちこちに顔をだし安全な生活をみてきました。

まず、駅を出て車がいないことに気がつきます。広い道は自転車と歩行者だけ。この幹線が市を貫き、この道に自転車道と歩道が魚の骨のようにつながり住宅地を結びます。小川や橋も多く、緑でおおわれた広場や木々が続き、鴨やカイツブリものんびりひるね、逃げようともしません（お年寄りがかわいがっているみたい）。

市の中心を貫くメイン道路。自転車と歩行者専用。交差点には自転車減速用のハンプ（凹凸）があり、レンタルバイクで走ってみましたが、フワッフワッと感じるだけで、注意を促す程度です。

静かななかを、子どもを前後にのせたお母さんや、一家4人大小4台の自転車が「ハーイ」「ハロウー」とあいさつし次々と走り抜けます。景観と言うか感動します。

子どもたちも年長を軸にグループで遊びまわり、昔の日本の情景を思い出しました。

16ブロックに分けられた街の各家庭には平均1台は車があり、街の外郭をとりまく幹線70km／h（高速道も近い）から住宅地には30km／hでアクセスできますが、隣の街への通り抜けは出来ません。（自転車と歩行者は自由に行けます。）

隣の街に行くには、外に出て大回りしなくてはなりません。時間がかかり不便です。

そこで、なにかにつけ便利な自転車が出番です。家族の絆や健康も増進します。

歩行者優先の横断歩道。車道の巾は縮めてあり車1台しか通れません。歩道部は盛り上げてあり、縁石のせり出しによって横断距離も少なく、白線や太い鉄ポール、樹木で何重にも歩行者を守ります。

小学校や幼稚園も小さいのがあちこちに、老人ホームもあちこちに、ショッピングセンターもあちこちに、軽工業団地もすぐ近くに、（労働人口の90％強が市や近隣で働く）すべてが自転車道、歩道とつながり、車も安全に使える、とても深く考えてつくられた街でした。

この実験都市の建設は国と州政府と市、民間業者がお金と知恵を出し1980年ごろからはじめられました。車を減らし排気ガスや移動によるエネルギー浪費をおさえ、交通事故をへらし、健康と地域コミュニテイを増進させ、子どもをまもり犯罪をへらす、等の目的で研究をつづけ、現在人口3万3千人となり、あと数年で人口を5万にまで拡張し、この実験の成果をオランダ全土の街の21世紀の再開発に生かす方針だと、市の広報担当者（女性）は話してくれました。犯罪の発生率もとても低く子どもの出生率も高いとのことでした。

この世に天国を作ったらこんな街になるかなあとも思

いました。

Houtenと比べ事故率10倍の岐阜の子どもたちを守るためにも、みんなで人に優しい街づくりを進めて行きたいと、いろいろな道作りや工夫も勉強して帰ってきました。安全の工夫の写真もたくさん撮ってきました。いつでもお見せします。

くらしをよくするために、みんなでがんばりましょう。

（岐阜県岐阜市在住）

投稿　星野芳郎氏による「自動車システムの本質的欠陥」論の謎　粟野　宏

クルマによって多くの人々が殺傷されている現実について、技術評論家の星野芳郎氏は1969年11月、著書『技術と人間－技術革新の虚像と実像』（中公新書）で「自動車システムの本質的欠陥」論を展開した。このことはご存じの方が多いと思う。「本質的欠陥」論はこの年突然出現し、その後はまた、技術論や工学の分野でほとんど論じられることがないばかりか、星野氏自身によってさえ言及されることがなくなるという数奇な変遷をたどる。

●「本質的欠陥」論とは何か

星野氏は、『技術と人間』の第2章を「自動車時代の野蛮」と題してモータリゼーション批判にあてる。それによれば、自動車の技術的特性は、(1)「ダイヤやレールや路線に関係なく、道路ないしはそれに近い地面を自由に走りうる」こと、(2)「他のどの機械よりも過酷な運転条件のもとにあって、その上に素人の管理下におかれている」ことの2点である。その上で星野氏は「自動車資本の圧力によって、こうした安全技術上の基本問題の解決は放擲され」ていると指摘する。なんと的を得た指摘であろうか。同様の議論は、1969年7月の「自動車時代の自己矛盾」や「技術と安全」、同年8月の「現代のピラミッドを築く奴隷たち」などの論文にもみることができる（いずれも『星野芳郎著作集 第6巻 科学技術評論』（勁草書房）所収）。

●「本質的欠陥」論の前駆的段階

星野氏は、1962年に『マイ・カー』（光文社）で「乗用車は“動く部屋”である」と規定した。当時の星野氏には、日本の自動車メーカーの後進性への批判はみられるものの、モータリゼーションそのものへの批判的なスタンスは皆無である。これにより、星野氏は“モータリゼーション賛美論者”のレッテルを貼られる。しかし、この「動く部屋」規定は、のちの論文「自動車時代の自己矛盾」で星野氏自身によって「本質的欠陥」と密接に関係づけられる。すなわち「自分のプライバシーをもつ空間が、ダイヤとレールに関係なく道路上を自由に動く」ことが「クルマの魅力の根源であり、これほどのモータリゼーションの根本原因だ」というのである。1960年代はじめの「動く部屋」規定は「本質的欠陥」論の前駆的段階として評価されるべきであろう。

●「本質的欠陥」論のゆくえ－星野技術論との関連で

すでに述べたように、「本質的欠陥」論はその後、技術論や工学の分野で顧みられることがなかった。いささか専門的な話題になるが、星野氏は、1930年代以来さかんだった「技術」の概念規定についての“技術論論争”のなかで、故武谷三男とともに「客観的法則性の意識的適用」説を唱えたため、主流だった「労働手段の体系」説の陣営からは、著しい否定的な評価を受けつづけた。「本質的欠陥」論は、いわば星野技術論の否定的評価に埋もれていた珠玉といえるだろう。しかし、杉田聡氏の『人にとってクルマとは何か』（大月書店、1991年）などにみるように、モータリゼーション批判の運動における理論的基礎として生き続けている。星野氏が30余年前に指摘した「安全技術上の基本問題」は、解決に向かうどころか、ますます深刻化し、混迷を深めている。技術論や工学の分野での「本質的欠陥」論の再評価と新たな発展が求められるのである。

註：本稿は、1999年5月（東京）の日本科学史学会第46回年会での講演要旨に加筆したものである。

（山形県米沢市在住）

投稿　交通死亡事故日本一「千葉県」　松本秀勝

同じ千葉県に住んでいる住民として、危機感を感じ、事故を自分達市民の手でなんとかしようと、一千枚のチラシを駅や住宅地で一人で配ってまわりました。「大変よい事やってますね」との電話もあり、反応はよかった。千葉県知事の堂本あき子さんも、毎日、千葉テレビで交通事故をなくしましょうと出演してます。みなの知恵を出しあって気持ちよいさわやかな交通社会、弱者優先の社会にしたいものです。　（千葉県成田市在住）

投稿　街角ウォッチング　足利屋彦兵衛（会員 小林和彦の大先祖？）

わだスは江戸時代中期の山形城下町の一町人。名は彦兵衛。二百年のタイムスリップ（何でこんなモダンな言葉を使える のか不思議だなどと気にしないで）によって現代の山形の街に迷い込んでスまったが、仰天することばかりだ。むろんほどんどの町衆は毛唐（西洋人に対する蔑称）と同ズ格好スているス、紅毛人（英国人、オランダ人）以上に髪を金色に染めている者が多く、まことに嘆かわスイっス。ほんでも、ズサマ、バサマはたいがい山形弁使っているがら、やっぱスこごはやまがだなんだなとほっとするっス。

街の“たまげだ”変貌はまだまだ続く。数本のケヤキもいずれ伐採され、左側の県道が左右に拡幅される予定。

ほんでもえづばん（一番）たまげで（驚いて）ごしゃげんのは（怒りたくなるのは）、神社仏閣を粗末にしていることだ。道路沿いのケヤキの森も空気が悪ぐなって（自動車の排気ガスで）がおて（弱って）いるス、そのうえ道路拡幅どがで沢山伐倒されるんだど。そして墓場まで壊してあだらスい道路ばぶぢぬぐ（貫き通す）んだど。ほしたらますます喧しくなんべス（なるでしょうし）、んぼこ（子ども）や年寄りは向がい側の友達の家さも危なくて行がんなねぐ（行けなく）なんべした（なるでしょうねえ）。わだスの時代は道つうのは社交の場だがら、大人もんぼこも皆んな道でしゃべたり遊んだりしたがら、子どもだ（達）もみんなのあたかい（温かい）目の中で存分に遊べだもんだ。

正面の寺院（墓地を含む）と以北の住宅も前面移転させられ、手前の道路が延長される予定。

とにかぐ平成の世はおかない（恐ろしい）世だ。確かに殿様の時代はお侍さん達は威張ってはいだげど、若侍だって滅多なごどで刀を振り回すごどはなかったのに、平成の若い衆はみんな人を殺すくらいの速さで裏道まで刀みだいにテカテカ光る鉄のかだまりみだいな乗り物を走らせるんだがら，おっかないったら....。

この前城下の外さ出でみだら、田んぼばっかりだった所が一面あの刀みだいにテカテカ光る乗り物の置き場所になっていだっけ。まるで大漁のサンマの水揚げ場みだいなものだっけ。

お疲れさまっス。　（山形県山形市在住）

■ 新入会員からのハガキメッセージ ■

● 以前から「クルマ」のあり方には疑問を持っていましたが、貴会の様に行動を起こしている方々がおられる事を知りませんでした。真剣に考え続けていけば、貴会の存在ももっと早く知る事が出来たでしょうし、自分から独自に行動を起こす事も出来たでしょう。日常の雑事にかまけて、大切な事を見る目を失っていた自分を恥ずかしく思います。今回、貴会に入会させていただいた事をきっかけに、もっと積極的に行動していきたいと思います。

（2001.6.18：北海道旭川市G.Y.さん）

● 自分は今の日本の車中心社会、毎年一万人の人が事故で亡くなる社会は異常だと思います。しかし、車社会そのものを否定しようとは思いません。車は便利な道具であり、車のない生活など考えられません。大切なのは、人と車の共存であり、お互いの立場を尊重し合う社会システムの構築だと思います。そして、それは実現可能だと思います。

（2001.8.1：東京都杉並区Y.K.さん）

● 私には小学校2年生の娘がおります。娘をはじめ、子供たちを“クルマ”から守るために、また“クルマ”ではなく子供たちの道にするために、そしてまだ間に合う娘たちの年代の子供たちを“クルマ”に憧れたり“クルマ”に毒されたり“クルマ”で騒音と排気ガスを出して猛スピードで走りまわることが間違っても“格好いい”ものと思わないような大人に育てるために、何か出来ればと思っております。

（2001.8.27：神奈川県横浜市K.Y.さん）

杉田聡著

『クルマを捨てて歩く！』

講談社＋α新書
780円＋消費税
218p　2001年8月刊

松木玲子

みなさん、こんにちは。私はこの本の担当編集者です。

私は運転免許保有者（運転はしません）ですが、以前からクルマを運転するという行為に、うっすらと違和感を抱いておりました。どうも人間として筋の通らないことをしているのではないか、というような。ちいさな子どもと暮らすうちにその違和感は確信に近いものになっていき、いつしかこの「倫理的モヤモヤ」を本の形にして出したいものだと考えるようになっていたのです。

ですから、岩波ブックレットに『クルマ社会と子どもたち』をみつけたときの感動ときたら！　その日のうちにデスクに電話して出版交渉のOKをとりました。ついに私は念願の著者を発見したのです。

杉田聡先生は、とっても幸せそうにワッハッハッと笑う方です。そして何かあっても、けっして不平不満をいわない。私にとってのクルマ問題の根幹はここにある、と「実物」にお会いして思いました。クルマがないと不便だとみんな言うけれど、便利よりも大切なのは人としての幸せ。これは誰しも同じはず。ここに、こんな幸せな人がいますよ、クルマに乗らないで歩く、自転車に乗る、というだけでこんなに幸せがありますよ、と私は伝えたかった……。

杉田先生の原稿はどこをとっても痛快ですが、とくに私が大好きなのは、日中でも最高気温が零下十数度にしかならない厳冬の時期に、雪道をどんどん歩いてゆくことの痛快と快感を叙述されたくだりです。

「『零下二〇度の中を歩くなんて、寒いでしょう？』とたずねられることがありますが、いいえ、とんでもない！ ポカポカです。……途中でマフラーや手袋をはずすこともできます。手袋をはずしたその瞬間がまた、ひんやりとして気持ちがいいのです」と杉田先生は言われます。東京に大雪が降った日に、試してみました。ほんとうですね。

また、杉田先生は「クルマにも名札をつけさせたい」と言われます。「ナンバープレートの数字は記憶に残りにくいですが、たとえば泥水をかけられたときにも、『なんだ、今のクルマは。帯広の杉田というやつか』というように、名前なら一瞬で覚えておけます。これは便利です。事故も確実に減ると思います」。うんうん、そうだ、どんどんやれ。さらに、先生は「クルマというのは時間泥棒です。クルマに乗れば乗るほど、人は時間が足りないように感じはじめます」とも言われます。いやはや、この時間泥棒がいなくなったらどんなに世の中はさわやかになるだろう……。会員のみなさまには<釈迦に説法>ですね。でも、こんな語り口の本なら、お友だちにも気軽にプレゼントしていただけるのではないでしょうか。私は息子の塾の先生や中学校の校長先生にこの本を贈りました。そうそう、『クルマ遮断機』のアイディアもとってもいいですね。

「いやー、目からウロコ」と、クルマを捨てるところまでは無理な人でも運転スピードをゆっくりにしたり、また運転の回数を少しでも減らしてもらえたら、この本はすごい社会貢献をしたことになるのではないかしらと、祈るような気持ちで作った本です。イベントなどで展示する機会がありましたらできるだけのご協力をさせていただきますので、どうぞご連絡ください。

＊10冊以上まとめてご購入いただける場合は割引、送料の面などで便宜をはからせていただきます。連絡は下記へ。
松木玲子／フリー編集者 editorshigh@hotmail.com
または杉田聡（p32）へ

＊新聞の書評がp30にあります。

マイリポート

運輸労働者のいのちと健康をまもるための調査・研究活動を通じて

川村雅則

1．自己紹介

運転職は、過労死事例の報告が多い職種の一つです。題に示しましたとおり、私は大学院で、運輸労働者（そのうち主に自動車運転労働者）のいのちと健康をまもるための調査・研究活動に取り組んでいます。以下、これまでに私が調べたことやいま感じていることを述べさせ

ていただきます。まず、運輸労働者の働き方の一部をご紹介したいと思います。

2. 運輸労働者の過酷な働き方

①トラック運転手aさん：道内各地へ貨物を運搬しているaさんは、主に深夜時間帯から業務を開始します。調査当日（冬期）は、函館への什器の運搬業務に従事しました。夜中の2時に札幌を出発し7時過ぎに函館に到着。運転席で仮眠をとった後、1時間の昼食休憩を除き10時から15時まで什器の下ろし・取り付け作業を行い、作業終了後はそく帰路につき、札幌には21時に到着しました（拘束時間19時間）。

②ダンプ運転手b、cさん：b、cさん夫妻は、採取場で土砂を積みそれをプラントや工場などの荷受場へ運搬する、という業務に従事しています。業務はまだ暗いうちから開始され、調査当日は3時台からの業務開始でした。採取場と荷受場との往復が繰り返され、結局、13時間以上に及ぶ当日の拘束時間のうち、70～80％の時間は運転作業に費やされていました。

③バス運転手dさん：乗合バス運転手の働き方の主な特徴の一つは、不規則勤務ということでしょう。dさんの調査当日の出勤時刻と退勤時刻を例にみると、「早番」の日は5：33～14：22、「一日交番」の日は6：15～20：10、「遅番」の日は13：00～22：45でした。こうした「早番」、「一日交番」、「遅番」という、時間帯の異なる勤務を一週間のなかでこなしていくわけですから、当然、生活のリズムはそれによって乱れざるを得ません。

3. 運輸労働者を被害者にも加害者にもさせないために

このような働き方を改善していくことは、一つには運輸労働者のいのちと健康をまもるために必要なことだと思います。そしてもう一つ、緊急にこの課題に取り組まなければならない理由は、こうした深夜労働や不規則勤務によって睡眠不足や過労の状態に陥った運転手が、周囲の車両や歩行者等をまきこんだ交通事故を発生させる危険性が大であるからです。先のバス調査でも、運転手89人の一週間（休日を含む）の睡眠について調べたところ約半数は7時間に満たない睡眠でした。当然、睡眠不足を苦痛として訴える運転手は多く（約60％）、また4分の1強の運転手が「一日に一回以上」バス運転時に眠気を感じると回答していました。これは、公道で運転作業に従事するには非常に危険な状態といえるでしょう。

課題は山のようにありますが、運輸労働者を被害者にも加害者にもさせない、そういう思いで調査・研究に励もうと思います。今後ともどうぞよろしくお願い致します。

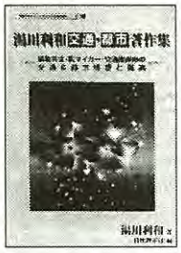
（北海道札幌市在住）

＊論文が4つあります（24号P24で紹介）。ご入用の方は下記までご連絡ください。

〒060－0811　札幌市北区北11条西7丁目北海道大学教育学研究科　TEL：011－706－3078
e-mail：masanori@edu.hokudai.ac.jp

私の イチおし……書籍イチおし

『湯川利和交通・都市著作集』
湯川利和著・日比野正己編
HM研究所・発行
2000年／¥39,000



本書は、モータリゼーション批判の交通論をわが国で初めて体系化したと評価される『マイカー亡国論』（1968年／三一新書／絶版）の著者（故人）の手による、2つの論文（全文）を収めたものである。

一つは、1973年に発表された京都大学の工学博士論文『都市構造の自動車化に関する研究』である。もう一つは、1971年の『提言／疎外なき交通システム』である。

これらの論文では、自家用車を中心としたモータリゼーションがもたらした事故・公害・エネルギー浪費などが単に問題視されているのみならず、今日のクルマ依存社会をもたらした生活空間や業務空間の形成のメカニズムにまで焦点があてられている。

その後、低価格の中古車市場が発達し、彼の言う「交通貧困階層」は今日、現実味を帯びなくなってしまった（もっとも、それだけモータリゼーションに異を唱えることがより困難になったということである）が、交通需要の発生源に問題の本質を求める分析方法は、現在においても決して輝きを失っていないと思う。

残念ながらこの書は、限定品で価格も高いため、早めに地元の図書館に配置されるよう（市町村が無理なら、都道府県立でも）、皆様にお薦めしたいところである。

（推薦者／齊藤基雄）

＊「私のイチおし」コーナーでは、次の投稿を募集中です。・会員以外の方が執筆・編集した本であるが、会の活動に役立つと思うので推薦したい本の書評。・本会と直接の関係はないが、クルマや交通の問題で個人的に関わっている行事やイベント（開催前・開催後を問わず）。・お気に入りの散歩道や自転車道。・印象に残った公共交通のサービス。・その他、皆様の「お薦め」をお待ちしております。（写真添付歓迎）

地域活動連絡係の皆さんからのメッセージ

昨年度から設置した地域活動連絡係は、当初6名でスタートしましたが、今年度は一挙に17名に増えました。この係は、それぞれの居住地周辺の会員からの連絡を受け、交流を深めたり、各地域でできる活動をともに考えたりしていただくことを目的に作られました。今号では、地域活動連絡係の皆さんから自己紹介を兼ねたメッセージを寄せていただきました。（紹介順不同）

＊今回は17名のうち11名から原稿をいただきました。残りの方は次号でご紹介します。連絡係の連絡先はp32に記載されています。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 中野　護（大分県別府市在住）

48歳の会社員。妻1人、子供3人、犬1匹。クルマ1台。

別府市の旧市街地の区画整理構想を巡り、クルマに不便な既存の路地や町並みを残そうというまちづくりグループに参加しています。クルマ社会を問い直す会に参加したのも、そのグループ活動の真っ最中のことだったと記憶しています。区画整理構想そのものは、バブル崩壊と財政緊縮とかで休眠状態です。まちづくりグループの方も休眠しないよう、クルマ社会を問い直す会で頭を鍛えたいと思っています。

でも、地域活動連絡係といっても何をやっていいやら。会のメーリングリストでも開設されれば、いろんな情報を気軽にやり取りできていいですね。

今後ともよろしくお願いします。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 冨田　悦哉（東京都世田谷区在住）

上の子は小学校に通学するようになり、下の子を私が自転車で保育園に送迎しています。交通安全が毎日の切実な問題として感じられるようになりました。そして交通安全は地域からの積み上げであることも。といって日ごろ何もできていませんが、せめて地域のメールポスト役をと思っています。

世田谷区は広いのであと2～3人いてもいいのでは？

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 高梨　明（横浜市港南区在住）

私は、この運動が結成される以前から、現在の代表者である三田直水さんや前代表者の杉田聡さんを知っている者で、クルマ社会に対する考えはお二人とまったく同じです。ただひとつ違うのは、お二人が多くのエネルギーをこの運動に注いでいる一方、私は会費を納める以上の関わりはほとんどしていないことです。

市民運動に積極的に関われない個人的理由はともかくとして、「地域活動連絡係」というのは「世話人」と較べたらずっと楽だろう、と思いまして引き受けることに致しました。何ともみっともない承諾理由ですが、皆さんよろしくお願いします。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 渡辺　進（東京都小平市在住）

私は今年70才になったばかりの年金生活者です。どうぞよろしく。去年の初め頃でしたか、世話人（会）に地域連絡係を引き受ける旨、申込みをしたときの、張り切った気持ちを想い起こしながら、当面何をしようか、何ができるだろうか、と思い悩んでいることを、自己紹介がてら、述べてみたいと思います。

本会の組織的活動との係わりとしては、WGのうち「交通平和プロジェクト」と「自転車WG」に参加させていただいておりますが、前者は開店休業状態、後者は名前を登録しただけで、ほとんど何もしていません。日常交通手段としての自転車の問題は、ここ小平市でもホットな問題で、私自身、自転車が市内移動の主な武器ですので、もっと時間を割いて取り組まなければとも思うのですが、他にも（遊びも含めて）やりたいことが多くて、思うようにいきません。

本会に直接関係のない活動としては、「小平市に循環バスを走らせる会」の運動に参加しているほか、「環境を考える市民の会」にも籍を置いて、自分なりのペースで（実はだらだらと）勉強させていただいています。

小平市を含む三多摩地域（東京都のおよそ西半分で面積は区部より多く、大部分は山地と丘陵・台地）は人口が、したがってクルマが激増する一方、不規則に曲がったり斜めに交差する狭い道路が多く、分離信号機設置の運動を精力的に進めておられる長谷氏も、このひどい道路交通状況の中、青信号で横断中の息子さんを亡くされたのでした。このように三多摩では、交通事故に遭ったり、クルマ公害、自転車問題などに悩んでいる人が大勢いるはずです。しかしその大部分は生きるためにやむをえずクルマを使っています。だから、仮に本会の存在を知ったとしても、本会の運動をけむたく思って、入会をためらうでしょう。

私はそういう人たちに声をかけたい。そしてクルマや道路交通にまつわる様々な話を交わしたい。それがクルマと道路の悪循環の泥沼から抜け出し、クルマの総量を減らしていく

全国的な運動のスタートにつながるのではないか、と思うのです。「言うは易く、行うは難し」。しかし、3人でも4人でもいい、とにかく重い腰を上げて（私は今、腰痛ぎみなのですが）、広く呼びかけてみたいのです。どなたか協力し合える人はいませんか。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 安達　博（岐阜県岐阜市在住）

「問い直す会」の皆さん、こんにちは。私は元気な65歳で老人の一年生ですが、地域の老人会からもぜんぜん声がかからず、若い人たちや、かつて若かった人たちといろいろ活動しています。

移動手段は市内はほとんど自転車、中長距離は公共交通機関を利用し、車は一家に軽四輪が1台、自転車は家族1人あたり3台というゆたかな暮らしをしています。郊外のため近所の家庭は成人に各1台の車保有が普通ですが、新快速も止まるJRの西岐阜駅まで自転車で10分、バス停まで歩いて3分という至便な場所なのに「どうしてそんな無駄なことを？」と思いつつ、皆が車に浪費する経費を公共交通網の充実や歩道、専用自転車道に使ったら、すばらしい街ができるのにと、夢を描いています。

「問い直す会」への入会の理由は、私の大好きな子供や尊敬する高齢者の生活を省みない車中心の社会に、かねてから憤りと疑問を持っていたからです。私は今の日本がダメになっている原因の一つが野放図な車優先社会だと思っています。

渋滞、事故、温暖化解消のため、車利用者をどのように公共交通に引き戻すか。

子供の遊び場や、高齢者の憩いの空間の生活道路からどのように通過車両を減らすか。

郊外化し移動エネルギー浪費型の生活のなかで取り残された高齢者をどう守るのか。

困難な課題はたくさんありますが、かつて、バスメーカーに勤務して、公共交通の繁栄と衰退を味わった者として、いまの行き過ぎた不幸な車優先社会は、かならず変わるし、変えなければならないと思います。

30年ほど前から車社会の弊害に気づき高齢化社会に備え公共交通や自転車道の充実に努力してきたドイツ、オランダ、北欧に追いつくため、特に急速に増加する高齢者を社会的力に、「問い直す会」の活動を私のライフワークにしたいと願っています。

微力ですが岐阜地区の会員の皆さんや、近隣県の皆さん、よろしくお願いいたします。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 安岡　菊之進（北海道札幌市在住）

障害者が施設や親元に隔離されないで地域の中で生きていくこと、その社会づくりを求めていく障害者の自立生活運動に関わって18年程になります。現在36歳です。有給の仕事は障害者の介助で、他にベンチレーター（人工呼吸器）使用者の全国ネット事務局の仕事を無給でやっています。僕自身は障害をもっていません。「未障害者」です。公共交通がまだまだバリアフリーになっていないので、車イス使用者の移動のために、リフト付ワゴン車で送迎したりしています。運転暦は18年です。数年前、この会に出会い、クルマ問題に目覚めてからは、障害者の送迎以外は、クルマの運転をしないよう心がけています。

頸椎損傷の人たちの団体ともおつき合いがあるのですが、年間約5000人が頸損になり、内約半数がクルマによるものだとのこと。つまり約2500人余りが、毎年頸損になっているわけで、年間交通死1万数千人とともに驚くべき数です。あまりに多くの人が死傷しているために、人々は生命に対して鈍感になること、問題を直視しないことで、”平静さ”を保っているのでしょうか。

僕も人を殺すかもしれないという加害者としてのリスクを考えると、運転しないにこしたことはありません。その意味でもバリアフリーの公共交通やコミュニティーバスなどが整備され、自分が障害をもってもマイカーを使わなくてもよい社会をつくりたいと願っています。

人類が開発してきたテクノロジーは、常にメリットとデメリットが表裏一体となって進んできました。「便利なものにはトゲがある」。携帯電話による電磁波被曝。パソコンの製造・廃棄に伴う環境破壊。そしてクルマは走らなくてもただそこに存在するだけで、環境ホルモンをまきちらしている物体です。地域活動連絡係になることで、クルマ社会への問いかけを自分なりに行動していきたいと思っています。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 和田　浩（新潟県新潟市在住）

自己紹介にかえて、私の経験を通してのクルマ社会への疑問、そして想いを綴ってみました。

1965～91年 東京都中野区で生まれ、育つ

「免許適齢期」までは、クルマ社会など考えたことはなかった（その必要もなかった）。

1988年4月（22歳）「社会的強制」により普通免許取得

「周囲」から背中を押されるように教習所に入校…企業はなぜ「要普免」を強要するのか？

1991年4月（25歳）就職に伴い、新潟へ転居

「クルマがねぇば暮らさんねえわや」との「忠告」をよそに、自転車（ロード）を購入し、駆け回る。

1992年5月（26歳）「社会的強制」により自家用車取得

ペーパードライバー脱却のための苦闘…なぜクルマの所有・運転を強要されるのだろう…

1993年1月（27歳）雪道の恐怖を初体験

雪道の運転は、はっきり言って「怖い」。でも、なぜ皆そんなことを口にせず、日々の生活を平然と送っていられるのだろうか？何か「おかしい」、そう思いつつも、この街に同化すべく、私も当分の間、これらの感情をフリーズしてきた…

1997年10月（32歳）地元の教養講座受講

都市問題のゼミに参加。自主研究で上岡直見さんや杉田聡さんの文献に触れるなかで、当会を初めて知るとともに、クルマ社会への批評が私の琴線に触れた。

1998年8月4日 新潟水害

地球温暖化の影響か？この事件で入会を決心した。

1998年10月「クルマ社会を問い直す会」入会

しばらく「読者会員」状態が続く…

2000年12月（35歳）新潟市の人口が50万人を突破

自ら主体的に、この「50万都市」を変えたい…どうやって地元で活動の輪を広げていこうか…

2001年5月 総会に初めて出席

種村康子さんの「遠くの人に話しかけてみなさい」という一言に、目からウロコが落ちた思いがしました。8年前のフリーズした感情が氷解しました。総会に出席して、ホントによかったです。

今後とも、よろしくお願いします。

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

■ 木村　孝子（茨城県竜ヶ崎市在住）

1：自己紹介

・1999年3月、小学校教員を定年退職。

・ペーパードライバー。一度も道で運転したことはありません。

・公共の交通機関を利用して常に通勤し、子どもたちとともに校門を入る数少ない教員の一人でした。

・退勤時には、道で遊ぶ子どもたち、道で会う子どもたちに声をかけながら駅へ急ぎました。

・夫は、会社が不便なところにあったので、マイカーで通勤していました。職を去った今、私の影響もあり、彼も今はほとんどマイカーに乗りません。

・一人娘は社会人ですが、運転免許を持っていません。

・地域活動連絡係として、具体的にどういう活動をしようかと、思案中です。

2：メッセージ

「わたしはなぜ“クルマ社会を問い直す会”の一員なのか」自分へのメッセージを込めて書きたいと思います。

(1) 遠く不便なところは、クルマでなくては行けません。近場は、自分の足を使って行きましょう。

(2) クルマを減らすため、公共の交通機関を大切に。

(3) まちがえば人を殺し傷つけるクルマを、きびしく見守りましょう。

(4) クルマから出る排ガスは環境に悪い。

(5) 体を動かすことが大事。できるだけ歩きましょう。

(6) とにかくクルマはとても危険で、空気を汚し、騒々しい。私はいつまでもクルマ社会の批判者でありたい。

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

■ 粟野　宏（山形県米沢市）

マイノリティーとしての脱クルマ派の復権

はやいもので今年も3分の2が過ぎようとしています。一昨年あたりから私の心の中でつづいていた“世紀越えフィーバー”も、ようやくおさまってきました。西暦じたい人為的なものですから、新千年紀とか21世紀といってもあまり意味はないはずですが、気持ちの上での区切りということで、遠い過去を振り返り未来への希望を語るのをお許しください。

思えば、ここ数千年の人類の歴史は、少数者による多数者の支配に対して、多数者がそれとたたかう歴史でした。「多数決」は「民主主義」とほとんど同義語でした。

これからもその側面がないわけではありませんが、これからはもう一つ、多数者による少数者の抑圧に対して、少数者のそれとのたたかいがますます前面に出てくると思います。「多数決」とあわせて、「少数意見の尊重」が「民主主義」の主たる表現となるでしょう。カタカナ語は好きではありませんが、そうした局面では慣習にしたがって、少数者を「マイノリティー」と呼ぶことにしましょう。民族問題、ジェンダー問題、思想・信条・価値観の問題など、マイノリティーの抑圧は人権問題そのものです。

さて、私たち積極的脱クルマ派に限らず、マイカーをもたない人びとは、いまやマイノリティーだといわざるをえません。もちろん多数派たるマイカー人は、必ずしも私たちに対して悪意をもつわけではありませんし、多数者との対立をあおるつもりもありませんが、「抑圧されるマイノリティー」と

しての自覚は失うべきではありません。

マイノリティーであるからこそ、その復権には多くの困難をともないますが、また元気を出してとりくむべき課題だと思うのです。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 村田　豊彦（奈良県奈良市在住）

私は現在49歳で家族は妻、子ども2人の4人家族です。

私が「クルマ社会を問い直す会」と関わるようになったのは、ほんの小人数で名称もなく、会報もないような頃でした。もう10年くらい前になるような気もします。

私は20年くらい前、つまり結婚前はマイカーとオートバイの両方を乗りまわすようなアメリカ的な生活をしていました。しかし、子どもが生まれた頃から、駐車場よりは子どもの遊び場、という考えになり、両方とも手放しました。

そして、現在は自転車ばかり乗っており、ロードレーサーとMBTの両方を乗り分けています。高校から20歳位まで本格的にロードレースをやっていたのですが、今は年も年ですので、そうバリバリも走れません。しかし、「クルマ社会を問い直す会」のジャージを作り、レースに出てみるのもおもしろいかなあーと思っています。

会ができてから、ほとんど役に立っていないような会員ですが、今後は地域活動連絡係として、少しでも役に立ちたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 種村　康子（北海道札幌市在住）

世話人から地域活動連絡係へ

市民活動は「活動のテーマ」で人が集うのですから、性別、年齢、職業さまざまの人間模様で、とても自然な形です。

私は職場のタテ社会、家庭の家族関係しか知りませんから、市民活動のヨコ社会はとても新鮮でありました。また、当会は活動内容が会の方針に沿うものであれば企画から実施まで発案者に任せられる部分が大きいので、責任もありますが、かなり自由に計画できる楽しみがあります。準備に工夫や苦労の大きいだけ、それなりの達成感や多くの出会いに喜びがあります。ですから会員であることの重要性はもちろんですが、私の場合は世話人を経験して見えてきたことや考えることが一段と増したように思います。

北海道では96年から毎年シンポジウムや写真展、講演会を開き、どうしたら当会の目指すことが相手に伝わるか苦心してきました。

まず「ちらし」は吟味して作り、すぐ捨てられないものにしました。かなり沢山作って読んでもらえそうな所に置いてもらいました。クルマ優先が日常の風景に刷りこまれ、他人の痛みに気づかない鈍化している社会では、なるべくふつうでありながらハッとする呼びかけが必要です。'97「道はだれのもの？」は通りすがりの人も足を止める言葉でした。'99「人はあたたかい社会をとり戻せるか」は、これで人が集まるだろうかと心配され、'00「雪道を気持ちよく歩こう」は満席になりました。

私たちの主張は個人の認識や価値観の集積で世論を動かすところが大きいので、告発や重いテーマで正面突破するだけでなく、そこに明るい展望や提案の発想も必要なのだと思います。今や行政も住民の意見を聴くのが当たり前になってきて、私たちの主張や要望も届きやすくなってきました。これからも足元が空洞化しないよう地道に固めていきたいと思います。

市民活動に定年はありません。思いたったときが旬です。私は若い人々と交流し学び合うとき、いつも70代であることを忘れていました。これからも社会の動きや会の活動全体を意識しながら、地元でできることをしていこうと思いますので、よろしくお願いします。

前世話人からのメッセージ

＊種村康子さんと古川量巳さんは、昨年まで世話人を務められました。ありがとうございました。種村さんは今年度から地域活動連絡係になられたので、そのメッセージを含めて書いてくださいました（上記）。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

■ 古川　量巳

体調不良のため皆さんにたいへんご迷惑をおかけしました。

「クルマ社会を問い直す会」の問題は、その重要性が減ずるどころか、ますます増大しています。科学技術によって大気汚染や温暖化への影響を軽減する可能性は手の届く所まで来ているとしても、クルマによるトリップ数を減らすことを中心に、賢いクルマの利用法に社会全体が習熟しない限り、「安全に生きる」という人間の基本的権利が侵害し続けられます。石原都知事が「銀座でカーチェイスをやったらいい」などと公言するところに、利便性や利己的な快楽を求めるあまりに、現代人のモラルが侵され、欠落していることを感じます。クルマやケータイの氾濫はその典型ですね。

仕事にも区切りをつけて、なんとか体調を取り戻して、また皆さんの運動に参加させていただきたいと思っています。

（神奈川県藤沢市在住）

会・会員に関する報道・投稿記事

＊p3、p5、p17にも記事があります。

天声人語

松本祐人くん(6)、安助晃一くん(9)、金井修平くん(9)、藤本麻奈未さん(7)。青信号で横断中に車にひかれて亡くなった子どもたちだ▼遺族の手記が『子どもの命を守る分離信号』（生活思想社）に紹介されている。この本を著した長谷智喜さんの長男元喜くんも、自宅近くの東京・八王子の交差点で同じように11歳の命を奪われた▼分離信号とは、交差点の歩行者信号が青のとき、横断歩道へ車が入れないようにする信号のことをいう。たとえば、車用の信号がすべて赤になり、歩行者が縦、横、斜めどちらへでも渡れるスクランブル方式がそうだ。ほかにも、歩行者用が青のときには車の右左折を禁止する、などの方法がある▼全国に約15万の信号つき交差点がある。うち分離式は1200程度に過ぎない。車の流れが悪くなる、と敬遠されているのだ。「信号の待ち時間が長くなり信号無視を誘発するのでは」という心配も警察はしている▼警察庁が管轄する財団法人・日本交通管理技術協会は昨秋、横断歩行者の安全確保の研究に着手、6月に報告書を出した。分離信号を「有力な手法」と位置づけ、積極的に導入するための課題をまとめた▼元喜くんの死から9年でようやくここまで来た。長谷さんは「普及を阻害する本当の問題は、渋滞などではなく、車優先でむしばまれた担当官や私たちの心ではないか」と振り返る▼毎年、500人の歩行者が信号のある交差点の事故で死亡する。負傷者は1万6千人を突破した。そのうち、何の落ち度もない人が7割を超える。

2001年8月4日　朝日新聞（レイアウトは変えてあります）

信号をもっと工夫せよ

歩行者安全

千葉市若葉区の住宅地・千城台地区には「歩行者思いやり信号」と看板がかかった信号が立つ交差点が9カ所ある。

歩行者信号が青のときは車用がすべて赤になる方式や、歩行者用が車用に先がけて青になり、右左折車が歩行者を巻き込む事行錯誤を重ねて、それぞれの交差点に最適の信号切り替えが定着した。今年に入って船橋市でも3カ所に採用した。

統計によると、日本は歩行者や自転車に乗った人の交通事故死が多い。全体の4割を超す。欧米各国では大体2割以下だ。

道路の広さ、歩道の有無、子どもたちがバス通学か徒歩通学か、といったさまざまな社会状況が影響しているのだろう。しかし、それだからやむを得ない、といって済ましておける問題ではあるまい。

全国統計では、歩行者の死傷事故の半数は交差点やその近くで起きている。その大半は、横断歩道の上であり、何の落ち度もない場合が少なくない。

こうした悲劇を防ぐ一つの有力な方法が信号の改善である。

歩行者が交差点に入っている間車をすべて止める「歩車分離」型が一番よい。理論的には、事故は大幅に減るはずだ。

ただし、こうすると交差点を通行できる車の量が1割から4割減ると試算されている。そのため、交通関係者からは嫌われ、現段階では全国約15万の信号交差点のうち1％にしか採用されていない。

その背景には、車が円滑に流れることを最優先する発想があるように思う。歩行者の安全、なかんずく命を守ることを何より優先すべきだ、という原則が忘れられがちなのではあるまいか。

日本交通管理技術協会の「横断歩行者の安全確保のための調査研究」をまとめた埼玉大の久保田尚・助教授は「二つの交差点を分離型にしてもだめで、地域全体の信号システムという視点が必要だろう。逆に、その視点を持てば車の流れをそれほど悪くしない可能性がある」と語る。

警察庁は、信号管理は各都道府県の警察本部の仕事と位置づけている。分離型信号の調査は少ないが、それによると必ずしも事故が減るとはいえないともいう。

しかし、分離型に限らず、歩行者の安全を高めるように信号のあり方を工夫する余地はまだまだあるはずだ。

歩道橋もよいが、すべての交差点にはつけられない。信号管理で可能な安全対策をもっと採り入れるべきだ。各地の警察は、アイデアを競ってもらいたい。

千葉県では交通事故で死傷した歩行者が98年に3800人いた。うち1100人の事故現場は交差点付近だった。交差点をもっと安全な場所にできないか。そう考えた県警が、昨年6月から試験的に採り入れたのが「思いやり信号」である。

青の時間を何秒にしたらいいか、など試行錯誤を重ねて、それぞれの交差点に最適の信号切り替えが定着した。今年に入って船橋市でも3カ所に採用した。

統計によると、日本は歩行者や自転車に乗った人の交通事故死が多い。全体の4割を超す。欧米各国では大体2割以下だ。

道路の広さ、歩道の有無、子どもたちがバス通学か徒歩通学か、といったさまざまな社会状況が影響しているのだろう。しかし、それだからやむを得ない、といって済ましておける問題ではあるまい。

全国統計では、歩行者の死傷事故の半数は交差点やその近くで起きている。その大半は、横断歩道の上であり、何の落ち度もない場合が少なくない。

こうした悲劇を防ぐ一つの有力な方法が信号の改善である。

歩行者が交差点に入っている間車をすべて止める「歩車分離」型が一番よい。理論的には、事故は大幅に減るはずだ。

ただし、こうすると交差点を通行できる車の量が1割から4割減ると試算されている。そのため、交通関係者からは嫌われ、現段階では全国約15万の信号交差点のうち

2001年8月22日　朝日新聞社説（レイアウトは変えてあります）

＊毎日新聞6月5日大阪版にも分離信号関連の記事が掲載されました（豊中市で開かれたシンポジウム「子どもとクルマ社会――通学路の安全を考える」の紹介）。スペースの関係で、別刷りとしました。

2001年8月29日　北海道新聞
（レイアウトは変えてあります）

〝脱クルマ〟生活紹介
帯畜大教授が出版

【帯広】「クルマ社会を問い直す会」（東京）の世話人である帯広畜産大の杉田聡教授（四八）＝哲学＝が、「クルマを捨てて歩く！」（講談社＋α新書）を出版した。自らの自動車なしの日常生活を紹介しながら、歩くことのメリットやクルマ社会の問題点を論じている。

杉田　聡教授

著書では、脱クルマによって車の購入費やガソリン、駐車場、保険の代金分など、一生で四、五千万円が浮くと試算。心の余裕が生まれて人間関係が改善され体力もつくなど利点を紹介している。

車の年間維持費を稼ぐために働く時間は、平均的なサラリーマンで年間十三日間（二十四時間勤務）以上になるとして「マイカーを手放せば、人生の持ち時間が増える」と論じている。環境改善効果も強調しているほか、交差点での遮断機導入などクルマ追放作戦を提唱、「過剰なモータリゼーション」に警鐘を鳴らしている。

杉田教授は「車を捨てて歩くことの利点をあらためて実感した。交通事故だけでなく、子供の遊び場の減少などクルマ社会のさまざまなマイナス面を考えるきっかけにしてほしい」と話している。

新書判二百十八ページ。七百八十円（税別）。二十日に全国の書店から発売された。

「車を降りて歩くことの楽しさを伝えたい」と話す杉田教授

《お分けします》

ブックレット・冊子バックナンバー会パンフレット

当会（杉田聡・今井博之）著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』を1冊400円でお分けします。定価が440円なので、まとめ買いの場合にご利用ください。

当会が季刊でお届けしている『クルマ社会を問い直す』のバックナンバー（1号～23号）を1冊100円でお分けします。会の6年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

前回同封しました会の新しいパンフレットをご活用ください。会合やイベントなどで配布してくださる方には、必要数無料でお送りします。

送料は実費です（パンフのみ会が負担します）。申し込みは巻末事務局担当まで。

小型ステッカーをご利用ください

20号会報送付の際に、会員の皆様に小型ステッカー1シート（5枚つづり）をお送りしました（新規会員にはご入会時に）。はがきや封筒に貼るなどしてお使いいただいているでしょうか。さらにご入用の方には実費でお分けしています。杉田聡（p32）宛てに切手で、実費と送料をお送りください。折り返しお送りいたします。

● 実費・送料等

頒価は1シートあたり70円、送料は15シートまで80円、30シートまで90円、45シートまで140円、60シートまで160円、90シートまで200円、100シートまで240円です。お一人につき最大100シートまでということでお願いいたします。（実費は製作枚数により変動する場合があります。その都度会報でお知らせいたします。）

■ 会報発行のお知らせと投稿規定 ■

● 次号発行予定：12月
● 原稿締め切り：10月31日
● 送付先：足立（p32）
● 文書字数：およそ1200字以内　葉書で短文でもかまいません。お気軽にどうぞ。
● ワープロで書かれた方はE－mailかFD（Win98・95・MS－DOS・Macintoshフォーマットの単純テキストファイル）でお送りいただけると助かります。
● ご投稿物は原則として返却いたしませんのでご了承ください。
● 原稿には電話・Fax番号を明記してください。

● 募集内容：
・文章（情報提供や活動報告・提案・意見など、クルマ問題に関すればなんでも）
・皆様の投稿が掲載された新聞・雑誌記事など
・Q&Aコーナーへの質問
・写真（簡単な解説つきで）
・イラスト・マンガ（挿絵を書いてくださる方も募集中。絵を描くのが好きな方はどうぞご協力ください。）
・「私のイチおし」（p24参照）
・その他にもアイディアをご提案ください。

事務局より　藤本真一・杉田久美子

●資料の送付依頼など、嬉しくお受けしています。ただ私事の時折多忙な時期と重なり、一部の方にはお待たせすることもあり、申し訳ありません。津市での写真展の成功は、本当に心強く感じました。個人情報共有をご承諾された方に、会員公開名簿を発送しました。各地で手をつなぎあえることを期待します。

（藤本真一）

●娘がよく利用する「青春18きっぷ」を使って、初めて実家のある豊橋まで帰ってみた。成長過程にある子供や若者にとって、公共交通の果たす役割は重要だ。又、それを教育的環境としてみると、多分野に渡り奥深いと感ずるが、これは我田引水だろうか？そんななかで「青春18きっぷ」は若者達の活気と健康を育てる隠れたヒット商品だと思った。何よりシンプルで太っ腹のところがいい。これなら外国人にも推薦できる。学生が休みの春、夏、冬のある期間のみ売り出される。一日乗り放題。5枚つづりで11500円。グループで使ってもよい。年齢は関係ない。「青春18」してみませんか？

事務局としては発送のお手伝いが軌道に乗りました。私の進展はありませんが、会員の方々の活動が一歩ずつ実を結んだり、自主的な活動や講演会が立ち上がったりしています。嬉しいことですね。（杉田久美子）

●今年度から電話係を担当しています。会についてのことなら、どうぞ気軽にお問い合わせ下さい。

（今井好子）

会計より　青木 勝

ラベルシールの宛て名の上部に「00済」「01済」と記載しています。それぞれ2000年度まで、2001年度までの会費を払い込みいただいたことを表しています。

今回は8月16日までに会費納入された方で整理しています。

現在、2001年度の会費納入者・団体は、291個人・団体です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。ぜひとも、継続して会員になっていただくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木（p32）までご連絡ください。

お詫び

※会報24号送付時に使用したラベル印刷が少し古いデータとなってしまいました。何人かの方が、2001年会費を既にお支払いただいた方なのに、「00済」などとなっており、申し訳ございませんでした。今回の送付でももし間違いがありましたらお手数ですがお知らせください。

※会報24号の文中に間違いがありました。お詫びして訂正いたします。

P5　2000年度会計報告の表中　支出の部最下段
誤：含計　→正：合計

P17　右段2行目
誤：「船は2時間5分、自動車は2時間20分」
正：「船は1時間5分、自動車は1時間20分」

編集後記 ●今秋は札幌、福島、東京、横浜、奈良、大阪、鳥取、熊本と、既に終了したものも含めて、本会およびその関連行事が全国各地で目白押しです。会員どうしの数少ない交流の機会ですので、お出かけになれる方は是非、会場で親睦を深めていただきたいと思います。また、これまでに本会の会合がなかった地域で、何か行事を開いてみたいとお思いの方には、会場予約から企画設定までのご相談も承りますので、どうぞよろしく。（齊藤）●今の子は原っぱや道を遊び場として望む割合が20数年前の子より少ない、という調査報告があります。原っぱや道で遊ぶ体験自体が今の子の辞書から消えかけているのです。原っぱの彼方を染める夕焼けを見ることもまた…。表紙の絵からの連想です。ところで毎号絵を強引にお願いしている種村さんが「ほかにも絵を描いてくださる方がいると気が楽」とおっしゃいます。種村さんも素人、絵の好きな方お気軽にご連絡を！（足立）●キャンプを始めて十数年。キャンパーの道具は年々増えているようです。でっかいテントにでっかいタープ、バーベキューコンロにテーブルにイスと、まるで欧州の長期滞在型キャンプのような装備。そんなに快適なキャンプをしたいかな……と、最小限の道具を持ち寄って過ごす我々キャンプ仲間は悪態をつくのでした。とはいえ、ぼくらはキャンプ道具こそ少ないものの、カヌーが何艇かあるので凄まじい量の荷物です。どちらもクルマが不可欠なのは同じです。他人の悪口はいえません。（梅沢）

代表より　三田直水

想像してみてください。子どもたちが道にいる風景を。よちよち歩きの幼い子や、小学生の子どもたちが、たくさんあそんでいます。何もしないでひとり空想にふけっている子や、道にたたずんでいる子もいます。とにかく、子どもが道にいるのです（もっとも、数十年前は当たり前の風景でしたが）。もちろん中学生や高校生の大きな子もいるし、大人たちも同じ道にいるのです。猫はのんびり歩き、犬は道のまん中で寝そべっています。

当然、クルマやオートバイは走っていません。道には人の話声や笑い声が聞こえています。泣いている子もいます。でも、どれもが人間の声なのです。あのうるさいクルマの走る音は聞こえません。クルマの吐き出す、あの黒くて鼻をつく排ガスも臭いません。人はクルマが来るたびに道の端に寄る必要もありません。のんびりと道のまん中を歩き、時々ぬけるような青い空や、ゆったりと流れる白い雲をながめています。

道は、黒いのっぺらぼうの、アスファルトの道ではありません。土の道や、じゃり道や、石畳の道もあります。ただし自転車やローラースケートやスケボーのためにアスファルトやコンクリートの道もあるのです。クルマはまったくないわけではありませんが、電車やバスが発達しているのであまり必要ではないのです。クルマはどこでも走れるわけではなく、ほんの限られた場所でしか走れません。しかも速度は、緊急車両以外は最高時速30キロまでしか出せないのです。ですから交通事故も、ほとんどと言っていいほど起こりません。燃料もガソリンではなく、無（低）公害の水素ガスや、いらなくなった食用油が使われているので、どんよりとした空気もありません。

このような世界は子どもにとっても大人にとっても、今よりはるかに平和で幸せです。

このような風景を取り戻せたら、と思います。