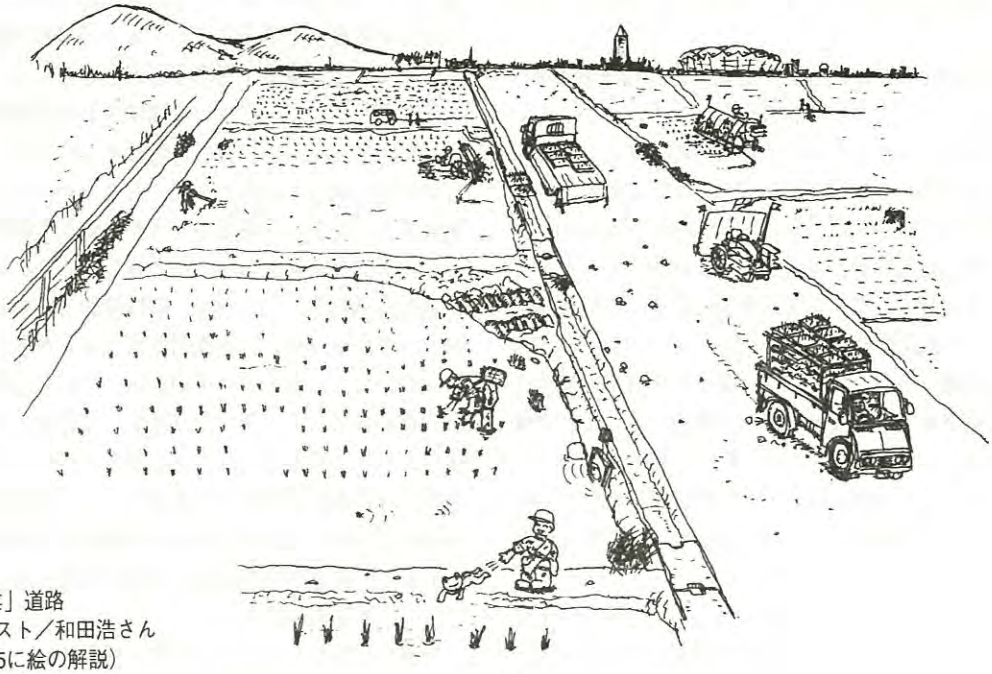
クルマ社会を問い直す 第27号

2002年3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

●2001年度活動メインテーマ●

クルマ社会と子ども



「産業」道路
イラスト／和田浩さん
（p25に絵の解説）

目　次

路面電車を走らせたい会を開催（杉田正明）……2
北海道の集い報告（中林欣嗣・沼田幸二・種村康子）……4
札幌市「市民交流パネル展」と「全道市民活動フォーラム」へ参加
（川瀬都志枝・尾崎裕子・種村康子）……5
国土交通省、日本テレビに要望を申し入れ（藤本真一）……6
連載　クルマ社会と子どもたち（3）（今井博之）……8
路面電車サミット報告（前号続き）（赤壁毅彦）……10
案内板　第8回総会案内・「クルマと子どもアンケート」お願い ‥11
外食店への飲酒運転対策アプローチを続けています（藤本真一）‥12
ワーキンググループ（WG）から ……13
札幌の中心部が夢の歩行者空間に（中里俊之）……15
投稿　「旗の台コミュニティゾーン見学」（上岡直見）……17
アメリカ人と車（高橋一行）……17
悲惨なアフガン民衆と過剰なクルマ社会日本との間（小林和彦）18
雲南省昆明にて（山室真澄）……19
交通事故に気をつけてね（木村孝子）……20
共用自転車を市民の財産に！（神田 初枝・ 和田 浩）…21
マイカー減少に向けて小平で一歩前進（渡辺進）……22
新入会員からのハガキメッセージ ……19・20・24
地域活動連絡係からのメッセージ（3）
（三宅浩太・山室真澄・青木健一・石橋慶子）……23
会・会員関連の書籍紹介
（『こども地球白書2001-2002』・『NODE　NO.22』）……25
私のイチおし（書籍）（『コミュニティ・ゾーン実践マニュアル』・『それは足からはじまった―モビリティの科学』・『月刊たくさんのふしぎ』2001年9月号・『JAFメイト』）……26
QandA　路面電車用語のLRTとLRVの違いは？ ……27
会・会員に関する報道・投稿新聞 ……28～33
ブックレット等の案内／投稿規定／事務局・会計より、ほか‥34
代表より／世話人・地域活動連絡係リスト……36

リポート 会の活動

路面電車を走らせたい会を開催しました

杉田正明

2001年11月18日に東京都北区の「北とぴあ」において、学習会＝路面電車を走らせたい会を開催しました。クルマ社会を問い直す会とクルマ問題フォーラムの共催で開催しました。

これは毎年東京で開催してきたイベント、路面電車の普及を呼びかけるための都電荒川線への乗車会「都電は東京を救う」の第5回イベントとして開きました。ただし今年は乗車会はお休みして、学習会だけに絞って開催しました。

今回の学習会の開催に当たっては、「欧米の路面電車・LRTはすばらしい。日本にも導入しよう！」といっているだけでは全く不十分である、日本に導入するうえでホントに何が問題か、乗り越えなくていけない課題は何か、どう打開していくかを検討する必要があると考えました。そして「路面電車の普及の隘路打開を目指して」という共通テーマを設定して、有志が意見交換をしつつ分担して勉強し、その成果を皆さんに発表することにしました。

11月の開催にむけて6月、7月、9月、10月に準備会を開いて情報交換・意見交換をしつつ準備しました。準備会には報告予定の5人とサポートの五十嵐さん（クルマ問題フォーラム）、杉田久美子さんが参加しました。またスポット参加で新潟から和田さんが駆けつけてくれました。

当日は定員54人の会場を用意しました。出席者は定員とぴったり同じ54人でした。主催者団体に所属する人より所属しない人の方が多い学習会になりました。岡山、京都、枚方、福井など遠方からも参加してくれました。

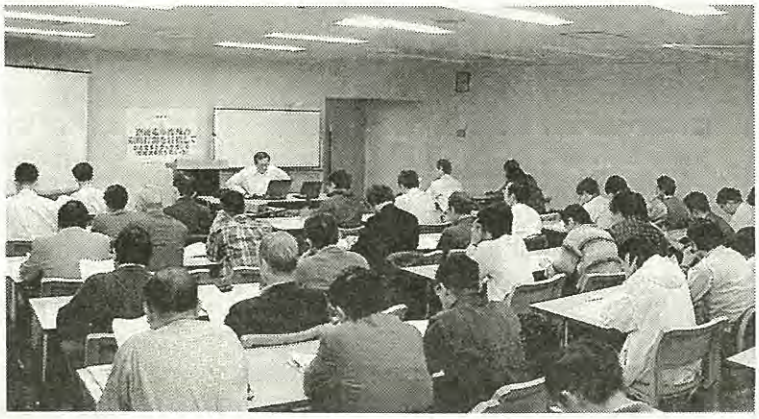
● LRT計画の事例と隘路

最初の報告は私杉田正明が、ほかの報告者より3倍多い時間をもらって行いました。①金沢市におけるLRT計画と隘路、②岡山市におけるLRT計画と隘路、③LRT普及に向けての取り組みの方向、④今後の展望について報告しました。

まず金沢市については、計画は渋滞緩和を主目的にしているが、自動車用車線を半減する中で自動車にとっての渋滞緩和は実現しないだろう。LRTに移行した人々にとってのみ“渋滞緩和”が実現するだろうが、しかしLRT路線が限られることから、クルマからの乗り換え、バスからの乗り換えを強いられる人が続出するだろう。LRT導入によって得になることがはっきりしている人が少ないことが最大のネックとみられる。この打開のために、乗り換えの抵抗を減らす策（バスターミナルとLRT駅の近接一体化、乗り換え通路の屋根）を講じることが重要であり、また長期的にはLRTネットを充実し乗り換えを減らすこと、およびLRT沿線への集住を進めることが重要であろうと報告しました。

次に岡山市については、計画は中心市街地の活性化を主目的にしているが、郊外に延ばすものでなく、中心部だけで少し延ばす計画となっており、それによって魅力的なまちづくりが出来るかどうか、市民の納得を得られていないことが最大のネックとみられる。クルマ利用が徹底的に進行している中で、郊外部および中心部へのクルマでのショッピングが便利と感じる人が多く、バスでよいのではないかという声が強い。これを説得出来るだけの都心のビジョンを一回り強化して提示することが重要であろう。長期的には、都心部へのサービス施設の立地回帰（駐車場を利用）を進めること、南部方面をはじめLRTを延伸し、またJRの5つの路線との接続性をよくすること、およびLRT沿線への集住を進めることが重要であろうと報告しました。

今後のLRT普及にむけての取り組みにおいては、関連する利害主体の得失を分析し、マイナスを減らす工夫をすること、プラスを明確に証明すること、プラスを増やす工夫をすることを行うべきである。プラスを享受でき



ない主体も、一方では自分の家族・身内を含めてみるとLRTが利用可能な市民である場合が多いだろうから、そちらの立場からの判断が優勢になるよう情報を提供し働きかけて行くことが重要だろうと報告しました。

● 路面電車導入空間確保を巡る問題

2番目の報告は宮沢康則さんが行いました。テーマは「路面電車導入空間確保を巡る問題」でした。宮沢さんは、東京近郊でLRTの導入を図る場合、道路の幅員が狭くて困難となる場合が多いことを、浦和市や川越市を例に具体的に示しました。通常、道路の片側を歩道、車道（1車線）、LRTの軌道で構成すると、道路幅員としては22m以上26m程度必要となるが、東京近郊にはこれを満たせる道路で駅に結ぶ道路が限られていることを示しました。そして狭い道路に導入を図る場合の方法としては、①都市計画決定を全面的に変更する、②広幅員・未整備の都市計画道路を利用する、③道路の計画幅員内でネットワークを構成する（クルマの一方通行化、電車を単線化・一方通行化、トランジットモール化など）などが考えられるが、いずれも大変難しい問題があると説明し、宮沢さんは、こうした状況では、LRTにこだわることなくバスサービスの充実を図ることも選択肢として考えるべきと提案しました。

● LRT車輌コスト削減の展望

3番目の報告は赤壁毅彦さんが行いました。テーマは「LRT車輌コスト削減の展望」でした。赤壁さんは、現在1編成3億円前後するLRTの車輌価格を引き下げるには、①量産部材を使う、②画期的な設計手法を取り入れる、③設計を標準化する、などの方法があることを説明し、画期的な設計手法で15％程度削減し、さらに標準化して15％程度削減すると、併せて30％程度の削減が可能ではないかと報告しました。また車輌だけでなく地上設備の価格削減も重要で、それは①車輌の軽量化（軌道を安いものに出来る）、②架線レス化（燃料電池車、圧縮天然ガスエンジン車）、③既存線の活用、④量産設備の採用、などで実現出来ることを説明しました。

● 路面電車補助制度の現状と課題

4番目の報告は塚本敬さんが行いました。テーマは「路面電車補助制度の現状と課題」でした。塚本さんは、全国の路面電車事業者19のうち13が赤字であり、路面電車は採算を取りにくい事業であることをまず説明し、続いて現在路面電車を支援補助する主な制度として4つの制度、すなわち①鉄道軌道近代化設備整備費補助、②公共交通移動円滑化施設整備費補助、③路面電車走行空間改築事業、④都市再生交通拠点整備事業があることを説明し、さらにこれらの制度を使って都電荒川線の延伸計画においてどの程度の支援が見込めるか試算したところ、半分にはほど遠い割合しか見込めないことを報告しました。そして現行制度では路面電車を延ばすことは難しいと言わざるを得ない、大幅な補助の充実が必要であり当面建設費補助の充実を働きかけようと提案しました。

● 路面電車と社会的費用

5番目の報告は上岡直見さんが行いました。テーマは「路面電車と社会的費用」でした。上岡さんは、路面電車が赤字なら税金で埋めればよいというだけでは社会的に説明力が不足しており、社会的な合意形成のツールとして社会的費用論が重要で有ると述べました。そして、自動車が引き起こしておりかつ自動車ユーザーが負担していない社会的費用は1台kmあたり95円で有るとの試算結果を報告しました。この内訳は、①気候変動影響5.4円、②健康被害17.0円、③騒音被害19.8円、④渋滞の影響36.0円、⑤事故（自賠責保険でユーザーが負担している部分をのぞく）10.3円、⑥道路費用（一般財源と起債による分）6.0円であるとのことでした。また、ユーザーが負担していない費用を税金等で全面的にユーザーに課した場合、自動車関係の税金を数倍・あるいは10倍にすることになり、それは現実的には難しいだろう、ユーザーにもう少し負担してもらい、それを公共交通対策あるいは公害対策に使うことにより、自動車の外部費用を減少させるという道が現実的ではないかと提案しました。

以上の報告の後、参加者からの発言を求め、岡山のRACDAの岡さん、京都の立命館大学の土居さん、ふくい路面電車とまちづくりの会の高橋さん、枚方LRT研究会の畑中さん、つくば自家用車に依存しないまちづくりを考える会の松橋さん、持続可能社会研究会の渡辺さん、大気汚染全国測定実行委員会の藤田さんから、我々の報告に対する補足コメント、感想、各地の取り組み状況などを話していただきました。

走らせたい会に関わったメンバーは、この会の終了後に話し合い、これを継続する方針を決め、次の会に向けて勉強を始めております。　（千葉県松戸市在住）

＊この会を紹介した新聞記事がp28にあります。

リポート 会の活動

北海道の集い報告　種村康子・中林欣嗣・沼田幸二

11月10日に集いを開きました。今年はタイトル付の企画をせず、自由な話題歓迎です。お話の糸口は当会会員で北海道大学大学院生の川村雅則さんに「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」を発表していただきました（川村さんの研究を取り上げた記事がp30にあります）。

内容は会報25号のマイリポート紹介で要約されていますが、「職業運転者を加害者にも被害者にもさせたくない」という川村さんの熱意は、研究室での研究に留まらず、自らトラックに同乗しての調査方法になり、迫力ある発表内容でした。トラック、タクシー、バスの運転者の実態は驚くほど過酷なことがあり、私は、勤務形態による不規則な生活リズムとともに、食事内容がとても心配になりました。極端な野菜不足が長期間続くことの健康へのしわ寄せで、精神的にもイライラ感が多くなるでしょう。変な見方かもしれませんが、この状態でよく現状の事故数で押さえられているものだとも言えます。

今春からの規制緩和によって、さらに運転者に厳しい労働条件になることに、私達はしっかり着目し、歩行者の安全をはかるためにも意見を出していく必要を感じました。

当日、団体会員「市民ネットワーク」の市会議員・小林さんから札幌市の交通問題や、参加の皆さんからいろいろなお話が聞けました。今回はその中からお二人のご意見をご紹介します。　（種村康子／地域活動連絡係）

■ 荒谷先生のお話より　中村欣嗣

建築学会の北海道支部で都市の交通問題に取り組んでおられる荒谷　登北海道大学名誉教授にもご参加いただき、貴重なお考え・ご意見を伺う機会を得ました。先生はクルマの問題を「文化」の問題とお考えです。私達はより便利なものを、共有のものより私有のものを、「生活の知恵」のようなちょっとした日々の工夫より装置化した技術の方がより上等である、あるいは重要であると考えてきた。社会がそういう気運であった。

私有の利己的な道具の典型はマイカーである。これ程までに増え、かつ手放せない状態の社会が継続しているのは、多くの人が、この状態を「是」としているからでしょうか。

私有の概念の肥大化の象徴が今の「クルマ社会」を生

み出しているとしたら、ここでちょっと目を転じ、空や雲を見ながら共有の豊かさを思い出す必要があるでしょう。そしてかつて私達が持っていた大らかさを取り戻したいものです。　（北海道札幌市在住）

■「クルマ社会」と人心の衰退？　沼田幸二

「クルマ社会」になって、どうも人間（ヒト）が少し変わってきたように思えてならない。

それは簡単には言い表すことはできないが、おおよそ、次のような点である。

「クルマ社会」になって

○人は「考え」が浅くなり、且つ「考え」が機械的、形式的になりがちになってきてはいないか。

○人は孤独化し、視野が狭まり、「自己中心的」になってきてはいないか。

○人はより一層「楽（らく）さ」と「便利さ」を求めるようになってきてはいないか。

○人は「人の命」をお金に換算するようになってきたのではないか。

もちろん、このような傾向は「クルマ社会」化だけのせいではなく、広く生活全般の豊かさや便利さと大きく係わることである。

しかし、私のまわりの人々のようすからみると「クルマ社会」化による影響が一番大きいように思うのだが。どうであろうか。

「問い直す会」で、このような点からの問い直しをしてみてもよいのではないだろうか。（北海道札幌市在住）

リポート イベント参加

札幌市「市民交流パネル展」と「全道市民活動フォーラム」へ参加

種村康子・川瀬都志枝・尾崎裕子

12月に、ボランティア国際年を記念して札幌市が呼びかけた「市民交流パネル展」に参加しました。市庁舎ロビーで2日間パネル展、3日目は市民会館へ会場を移しパネル展とアグネスチャンさんの記念講演「みんな地球に生きるひと」というイベントです。当会としては活動のPRになりますし他の団体から学ぶことも多いと思ったからです。パネルを製作し多くのちらしを用意しました。札幌市には大小合わせて800団体くらいあると聞いていますが、出展はスペースの関係もあり申込順に53団体でした。さまざまな分野の活動内容を互いに知ったり多くの市民の方の関心をもって頂く機会なのですが、運営も市民の手で行うのは初めての試みですからもう少し早くから準備のための期間があった方がキメ細かくできたと思います。

1月には「全道市民活動フォーラム」が行われ、NGO・NPO広場に当会も出展し、ちらし配布を行いました。こちらは北海道NPOサポートセンター・道立市民活動促進センターの主催で札幌市の市民実行委員会のときよりすべての取り運びが手馴れており、倉庫からパネル板や設置ポールを運び出すような労働はありませんでした。けれどもこのような機会でなく自分達のペースで独自に活動PRしようとすると、人的に、費用的に、時間的にまだまだ難問があり、今回の2つのイベント参加はそれなりに成果があったと思います。お2人の会員さんに感想を書いて頂きました。　（種村康子／地域活動連絡係）

市民交流パネル展で展示に見入る市民

■ パネル展を終えて　川瀬都志枝

会の紹介パネル

「クルマ社会を問い直す会」のパネルはとてもよく出来たように思います。少し身びいきでしょうか。2日目のパネル展終了後、パネルを4枚ずつ取り付けたボードをポールごと市民会館に運びました。暗くなって滑る雪道に足をとられ、風に貼布物を奪われての移動はかなり困難でした。一緒に身体を動かして活動することは何かを成しとげた喜びもありますが、クルマの多い幹線道路を信号待ちしながらつるつるの横断歩道を大きなものを手運びする方法がいいのか考えさせられました。今回が初めての試みでしたからこれからは行政も市民も共にみんなでやる作業のあり方も課題になると思います。　（北海道札幌市在住）

※川瀬さんはご夫君、大学生のご子息も軍手を用意して応援して下さったので、当会担当の作業も責任を果たすことができました。心から感謝します。（種村）

■ パネル展感想　尾崎裕子

3日目、パネル展はアグネスチャンさんの講演会のある市民会館で行われました。

市内のボランティア団体がこれだけの数があって、内容も豊富なことにびっくりしました。

中でも、私の目に止まったのは「たすけあいワーカーズ」です。高齢の方や核家族が増えている今の社会にはありがたい活動だと思いました。衣、食、住日常生活全般を応援してもらえるのですから。当日も、安全な食をと、お弁当やサンドゥイッチ、クッキーなど販売されていましたが、飛ぶような売れゆきとは行かなくて、果たして採算は取れたのでしょうか。

「病院ボランティア」の方、「子供に良い映画を見せる会」の方など明かるく前向きに活動されている皆さんと接して、ほんの少しだけ参加した私は頭の下がる思いと、より身近に感じるひとときでした。

（北海道札幌市在住）

リポート 会の活動

国土交通省、日本テレビに要望を申し入れ

（日本母親大会主催）　藤本真一

■ 国土交通省と交渉

2001年11月28日13:30より約1時間、国土交通省の交渉に6名で参加しました。

この交渉は日本母親大会主催のため住宅関連の要望と一緒であり、当会関連は半分程度の時間となりました。

当会は、右頁記載の4項目の要望書をもとに交渉を行ないました。要望書詳細をご覧になりたい方は世話人藤本までご連絡いただくか、会WWWをご参照ください。

①に対しては、道路局地方道環境課生活空間係長が回答しました。コミュニティゾーン形成事業やコミュニティ道路などが紹介されました。基本的には市町村主導、省は補助をする形で、住民の合意形成が壁になっているとのことです。

これに対し会から、限られたモデル地区だけでなく、歩行者が歩く道は全般に安全にしていってほしい、また合意形成ができない地域を投げ出すのではなく、合意をうまく進めることについて省も主体性を持ってほしいと伝えました。

省からは、場合によっては双方向通行を一方通行にし歩道を増やせることや、横断歩道の部分を歩道と同じ高さにしていくこともできる、などの説明もありました。

また、②に対して、総合政策局交通計画課と鉄道局財務担当の担当官から回答がありました。需給調整規制廃止の中で、事業者の経営努力による維持整備が原則だが、それで維持の難しい生活交通は、地域主体で協議会などをつくり、省も一定の補助制度・税制で対処するとのこと。パークアンドライド・駐輪場整備・バスフレッシャー事業・オムニバスタウンなどについても説明がありました。

これに対し会から、公共交通が市民の足として本当に機能しなければクルマからの転換はない、儲からない路線が切り捨てられることのないように、毛細血管としての公共交通を守って欲しいと要望しました。しかしこの点については、まず経営努力、つぎに地元が支援を、という回答が繰り返されました。

また、クルマ依存の転換政策については非常に限定された地域での実験に留まっているので、もっと広めてほしいと伝えましたが、それに対する明確な回答はありませんでした。

また、路面電車関連については、車輌・路線とも助成について積極的に行う方向という回答がありました。

次に会から、歩く道や公共交通は、子どもの社会性・自立性を促すという意味でも大事という視点も取り入れてほしいということ、街づくりの中で大きな広いまっすぐな道路をまだまだ作ろうとしている発想を、無駄なものをつくらないという考え方に方向転換してほしいということ、などの要望を伝えました。

国土交通省にて。右側と奥が担当官。

それに対して、道路局からは、クルマが通らない道が子どもたちの遊びの空間に使えるというのは面白い発想であり、力・やるきのある自治体では可能だが、やはり合意形成が前提と説明がありました。また、大規模事業については、5年ごとに再評価するシステムができたと説明がありました。

限られた時間の中、担当官の説明は繰り返しになる部分があり、要望書にかみ合うやりとりが難しく、深めた回答を得るのは困難でした。会側の要望が包括的・総合的で、一方担当官が説明できるのは個別政策という現実もあります。

会では、これに続けて、2月12日に再度2時間の交渉を行いました。次号にて報告します。

【国土交通省への要望書の概要】

①道路の歩行者・自転車の安全対策を優先的に推進してください。
歩道の充実・歩行安全確保・横断安全確保・自転車道の充実・街づくりと市民参加の5つの項目。

②自動車総量削減対策を推進し、公共交通優先施策をはかってください。
自動車削減施策・公共交通利便性向上・バス路線維持・鉄道対策の4つの項目。

③運転者に関わらず加害性を低減できる自動車システムを推進してください。
速度制限・車内機器と飲酒運転対策の2つの項目。

④道路建設推進政策を見直してください。
新規建設縮小を要望。

■ 日本テレビ報道局と要望懇談

続けて同日16時頃から1時間ほど、報道局の方1名と懇談しました（当会からは4名参加）。「ニュースプラスワン」の担当部署です。

母親大会からは、アメリカのアフガン侵攻や沖縄問題を主な例として、一方に偏らない公正な報道を、と要請しました。それに対して、次のような内容の回答がありました。「新聞は言論機関として主張も展開するのに対し、テレビは公共の電波を借りる報道機関なので、公平に忠実に伝えることにしている。客観的事実と、いろんな意見を持っている人がいる事実を、できるだけ広く取り上げる」。これに対して大会側は、テレビの党首討論での報道配分などの例を見ればとても公平ではない、戦争報道についても後押しするような影響力を持っている、という意見など、改善の要望を伝えました。

またクルマ社会問題関連では当会から次のような内容を要望しました。「遺族の訴えについては取り上げられるようになってきたが、クルマ社会の構造的な問題を掘り下げたような報道や、ヨーロッパの脱クルマの取り組みなどの報道が少ないようなので、取り上げてほしい」。

これに対して局からは、クルマの問題は恒常的に取り上げており、交通規制無視やゴミ投げ捨てなど横暴な例を特集したこともある、という説明がありました。当会からは重ねて、マナー問題の継続に加え、膨大な交通事故に対して麻痺している状況に対し、原因はどこにあるのか、という視点で切り込んで欲しいと要望しました。またコマーシャル（クルマを、道路交通法違反まがいの走らせ方をさせるものなど）の問題も指摘しました。

（世話人）

日本テレビにて。中央奥が担当者。

連 載 | クルマ社会と子どもたち（3）　今井博之

ブックレットで伝えようとしたこと

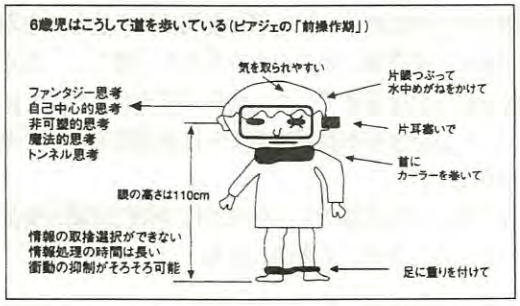
岩波ブックレットNO.470『クルマ社会と子どもたち』

● そもそも子どもに交通安全教育を施すことは最初から無理

交通安全教育は有効であるという論文はたくさんあり、また、無効であるという論文も同じ数だけあるといわれています。しかし、子どもの事故がその教育を行ったことで実際に減ったことを述べた論文はたったの2つしかないこと、しかもそれらの結果は今日の研究者によって懐疑的にみられていることはブックレットに述べたとおりです。今日では米国の国家道路交通安全局ですら、以下のように述べています。「発達という視点で考えると、従来の歩行者交通教育は小学生に対しては限られた価値しかなく、この年齢の子どもに焦点をあてた努力の多くは、道路、車両、ドライバー、大人による監視、などの改善に向けてなされるべきである」と。

そもそも子どもに歩行者教育を行うことは無理なのだということの根拠の1つはブックレットにも述べたように、子どもは交通安全の教育を受けるだけの発達段階に達していないのではないかという見方があるからです。道路を安全に横断するためには26ものタスクを習得する必要があることがわかっています。右と左をしばしば混同してしまう年齢である6歳児に、こうしたタスクをマスターさせることは九九を教えるより難しいでしょう。また、かりに道路を横断するために必要な知識を習得させ得たと仮定しても、そのうちの何割の子どもがその知識を実践でき、そのうちの何％の子どもがそれを常に維持し続けることができるでしょうか。

例えば、今の日本では高齢者の歩行者事故が急増していると言います。今70歳の人々は、30年前の1970年当時は40歳です。1960年代から始まった急激なクルマ社会に適応して生きのびてきた人々であり、当然、当時は交通安全知識を十分に身につけていたはずです。そうした人々が高齢者となって現在の交通事故死傷者のもうひとつの主たる部分を形成しています。つまり、今の高齢者は交通安全の知識がないから事故にあっているのではない。知覚し、判断し、行動をした。その過程のどこかで以前とは違っていたのです。高齢化のゆえにです。こ



れと同じ事の裏返しが子どもなのです。交通安全の知識をいくらマスターしようと、おそらく生物学的な限界ゆえ、事故を防ぐことはできないのではないかというのが1つの見方です。

一方、ホワース博士は別の角度からこのことを論理的に説明してきました。彼は、子どもに交通安全教育を行うことは害こそあっても効果はないと主張してきた1人です。『歩行者事故』（1982年）という本のなかで、ホワース氏は興味深い研究をまとめています。子どもが道路を横断する頻度と、その道路をクルマが通行する頻度を計算し、もしこの双方が事故を回避する行動をとらなかった場合には当然衝突が起こるはずであり、それを潜在的事故頻度と定義しました。そして、（実際の事故頻度）÷（潜在的事故頻度）を計算したところ、5歳児では1万分の1、10歳児では10万分の1という結果を得たのです。すなわち、5歳児の道路横断は、99.99％成功していることになり、あらゆる教育目標の中で、すでに99.99％うまくできていることを99.999％にまで引き上げる教育というものが存在するのであろうかという疑問を提起したのです。また、彼は、別の実験を行いました。走ってくるクルマと子どもとの距離が約20～100メートルという比較的遠距離であった場合、大人であれば先に横断してしまうところを、幼い子どもたちの多くはクルマが通り過ぎるのを待ってから横断を開始したというのです。つまり、どうも幼い子どもは、知覚してさえいれば予想以上により安全な行動を選択するようだと。しかし一方、ほとんどのクルマは子どもの姿が見えても何らスピードを落とさなかったし、子どもから少しでも遠く

なるようにセンターライン寄りに走行を変更することすらしなかった。そして、より近距離の遭遇の場合（20m以内）は、選択の問題ではなく事故を回避する行動が問題となります。彼は、この近距離遭遇の場合に子どもとドライバーの両者の行動を記録し、回避的行動をとった割合は2：1で子どもに多かったと述べています。

そして、かれの最後の主張はこうです。こうして実際に観察している様子と法廷での証言は全く異なっていると。すなわち、子どもの事故の99.99％はむしろ子どもの行動によって避けられている。しかし、たまたま事故時に平均的な注意力が足りなかった子どもと、常に注意力が足りないドライバーの間で実際の事故が起きる。子どもが飛び出したから避け得なかったという主張は、子どもにとっても同様に、「ぼくも避け得なかった」という裏返しにすぎないのに、それによってドライバーは免責され、子どもに責任が負わされている。現代の法廷での処理は全く間違っているのではないか、と……。

● ボンネルフとゾーン30は何を実現させたのか

1992年にデンマークのある都市で生活道路をボンネルフ型（時速15km以下）とゾーン30（時速30km以下）に変えて、その前後で歩行者事故率がどのように変化するかを調べたところ、歩行者事故が約4分の1（28％）にまで減少したといい、1992年にオランダの都市で実験を行い、時速を30km以下に制御できるようハンプなどのボンネルフの手法を取り入れて事故率がどのように変わるかを調べたところ、歩行者事故は約25％減少したといいます。ドイツでもハンブルグ市でゾーン30に指定された263ヶ所を、導入の前後で比較したところ、交通事故負傷者は27％減少し、同ハイデルベルグ市での調査では44％の減少。フランスでもこの種の環境適合型道路への転換によって、交通事故件数が69％以上減少したという報告があります。英国でも、時速20マイル・ゾーン（すなわちゾーン30）を導入した地域では小児の歩行者事故が70％減少し、自転車事故は48％減少したといいます（1996年）。

オランダの国立道路安全研究所の報告書（1997年）によれば、「オランダでは交通事故によって毎年毎年、数千人もの死者と数万人もの負傷者が生じている。これは道路運輸がもたらす不可避の事柄であり、しょうがないとして受け入れるべきであるというのが現在の道路交通システムである。しかし、我々はこのようなシステムを次世代には、もはや遺したくないのである」という前文があり、さらに、ボンネルフによってかなりの人身事故が減少したこと。場所によっては70％前後の減少が報告されていること。ボンネルフによって判明したのは、重要なことはクルマの速度を下げることと通過交通を減らすことの2つであり、特に、時速30km未満に維持することができれば重傷事故を最小限にできること。ゾーン30が人身事故に及ぼす影響についての調査が最近行われ、それによると重傷事故は30％以上減少していること。オランダでは既存地域の道路網のうち既に約10％がゾーン30になっており、これを将来80％にまで引きあげる必要があること、などが書かれています。

● クルマのスピードが事故の重症度の主要な決定因子

死亡事故や重傷事故をへらすためには、クルマの速度と通過交通の量を減らすことの2つが重要なポイントであることがボンネルフやゾーン30を導入してきた経験からわかってきました。

1996年にブダペストで行われた欧州運輸大臣会議（ECMT）では、クルマの速度が交通事故の重大な要因であることが論議されました。歩行者がクルマにはねられた場合の死亡率は、時速80kmの場合は100％死亡、65kmなら85％、40kmなら30％、20kmなら10％である（時速65kmでは歩行者の死亡率は85％、時速50kmなら45％、時速30kmなら5％の死亡率とする論文もある）ことから、居住地区の速度を抑制すべきであるという方向が確認されています。また、ゾーン30は交通事故を減らすだけでなく、居住地域の美化をも促進するという利点があり、さらに、騒音公害や、NO_xやCO_2の排出も大きく減少させることが指摘されています。オランダでは自動車道の制限速度を引き下げることでCO_2排出量が34％減少し、石油にして4千リットル分の節約になったこと、同様の事実がオーストリアからも報告されています。

● 私たちは何を目指すのか

クルマ優先社会は、身近な遊び場であった「道」を子どもたちから奪い、空き地を駐車場に変えてしまいました。そして、大人たちも歩くことを忘れ、排気ガスとク

ルマにあふれた醜い都市と、慢性的な渋滞でむしろ移動は制限され、不便になり、運動不足によって肥満と成人病の増加をもたらしたのです。クルマ社会の害悪はあげればきりがありません。

交通事故を減らすには、いままでやってきたことの逆をやればよい。すなわち、まっすぐの道路をぐにゃぐにゃに。丸く切られたコーナーを鋭角に。今まで速度を上げるようにし向けていた道路を、逆にスローダウンさせるような施策で、むしろ事故は減るでしょう。ボンネルフやゾーン30は、今や地域の住民から大いに歓迎され、クルマの入りにくい地域の商売はむしろ発展し、資産価値が上がると言われています。ヨーロッパ型の公共交通網を整備すれば、障害者、老人、子ども、そしてサラリーマンも、移動がより快適なものになるでしょう。騒音も、大気汚染も減るでしょう。バルセロナは都市全体でクルマの乗り入れを制限し、歩くことで美しい街並みを見てもらう戦略をとりました。そして一層多くの観光客の獲得に成功しているといわれています。英国でもブレア首相が、歩くことを推奨する政策への転換を提唱しています。

私たちは決してストイックになることを求めているのではありません。現在のクルマ優先主義を是正することで、より人間らしい豊かな居住環境が実現できることを主張しているのです。

＊なお、この原稿の資料編（引用文献を記載したもの）も用意しましたので、ご入り用の方はeメールをいただければ送らせていただきます。ただし、郵送ではなく、eメールでの添付ファイルで、しかも、ワードに限定します。
E－mail　<imaih@gold.ocn.ne.jp>

リポート 会議

路面電車サミット報告（前号続き）

赤壁毅彦

前号でお約束しましたように、熊本での路面電車サミットでの講演会、とりを務めるピーター・カルソープ氏の話を紹介します。

ピーター・カルソープ氏はアメリカの都市計画家で、個性ある街・歩いて楽しい街を創ることを仕事としている。今回は本来なら熊本に来るはずでありましたが、例のテロの影響で飛行機が運休になり、次善の策としてTV会議での参加となりました。

最近（と言っても高度成長期以降）四角四面なビルばかりで、街が無味乾燥になってきたと思っている人も多いでしょう。またそのビルも大きいものが増えて、そのかたわらを歩くと、何十mも同じ壁面が続いて変化が無いと感じている人も多いでしょう。やはり歩いて面白くなくては、歩く気がしないものです。

そこで、ある街では歩く人々の為に、街路の一部に広場を造りました。ところどころにベンチを置いたり……。ところが何と、その広場にたたずみ、井戸端会議をしたりする人はいませんでした。ピーター氏の話によれば「人間工学を無視した故の失敗」とでも言えましょう。広場が広過ぎ、ベンチも広場の真ん中に近く、落ちつきがなかったのです。

要は、人は変化があって面白く、しかも身を寄せる壁や木立ちがあって安心できるところがうれしいということです。

さらに、個性ある街とは、その都市が存在する地方の気候にも根ざしているので（例えば雪国のがん木の街など）、暮らしやすいものでもあります。

えっ、歩いて面白いはわかった。確かに歩くことはクルマ社会を問い直すことだ。でも路面電車はど～なったのだ？ですって？困りましたなァ、実は実行委員会の策略で、路面電車の話が出なかったのですよ。と言うのは、路面電車単独では何にもならない、都市の中で役立って位置付けられてこその路面電車だ。それなら大前提の「都市や街」を論じよう。ということになっていたのですな。

でも、高架線の橋脚がどれも同じように並んでいるのを見て歩くより、「今度来るのは何型かな？どこの広告で飾られてるかな？」と楽しめる、変化のある車輌そのものを見て歩くほうが面白いものです（断言！）。

それに路面電車は歩くことに近い乗り物、言わば水平エレベーターですから、歩くと楽しい街は、電車に乗っても楽しい街にちがいなく、大きな窓からあちらこちらをながめる楽しみは、クルマを運転していては味わえないものです（キョロキョロせずに、キチンと安全確認しないと大変ですから）。

そこで結論、路面電車に乗って楽しい街とは歩いて楽しい街。歩いて幸せになれる街なら、電車に乗って幸せになれる。「電車に乗れば幸せになれる」という言葉を発明した函館の中里さん、次回のサミットに期待してますよ。

（世話人）

■「路面電車を走らせたい会」学習会　《4／27》

p2で紹介した「路面電車を走らせたい会」の次回開催に向けて、学習会を行います。どなたでも参加できます。

とき：4月27日（土）11:00～13:00

ところ：生活思想社（東京都新宿区）

お問い合わせは杉田久美子（世話人／p36）へ。なお、11月の会のより詳しい報告要旨集をご希望の方は杉田久美子へご連絡ください。

第8回総会のお知らせ

設立7周年、今年の総会イベントは路面電車の走る街で開催します。

以下のように企画中ですが、同封別紙もご参照ください。

今回同封のはがきにて、出欠などの返信をよろしくお願いいたします。

■日時と内容：5月18日（土）13:30～18:00

総会本体＋交流主体イベントを開催します。

総会議事以外に、以下のような内容を企画中です。

・2001年度の各地の活動報告
・各ワーキンググループからの報告・紹介
・組織づくり・会の役割・将来的デザインについて討論
・ミニ講演会・発表会
・会関係のテレビ報道をビデオ上映
・クルマ問題コマーシャルをビデオ上映
・テーマソング候補の披露
・フリートーキング

続けて18日夜には懇親会を同所または近隣にて開催予定。

また、19日午前には都内にて街頭アピールを行うことを企画中です。

■会場：東京都北区、北とぴあ　902会議室

東京都北区王子1-11-1　03-5930-1100（代）

王子駅徒歩2分（JR京浜東北線・地下鉄南北線・都電荒川線）

※昨年までの文京区民センターとは違いますのでご注意ください。

■お願い

各地活動報告・WGの報告をぜひお願いします。当日ご参加がいただけない方でも文書をお送りいただければ代読報告できます。

取り組んでおられるテーマでの、ミニ講演をお願いできる方も募集します。クルマ問題の知識をぜひ共有させてください。

会関連活動がテレビで紹介されたものを録画されている方、また、猛スピードや細道走行など問題に見えるクルマのコマーシャルを録画されている方、ビデオテープをお貸しください。

「クルマと子どもアンケート」、第2次回収は 5月末 まで。ご協力ください！

前26号で、「クルマと子どもアンケート」のご協力お願いとアンケート1例のプリントを折り込みました。その後、何人もの会員の方々に配布・回収のご協力をいただいており、ありがとうございます。また、一部の方から、配布にあたっての質問や、設問等についてのご批判もいただきました。準備不足、説明不足の面もあり、お詫び申し上げます。

● 地域の現状を知るてだてにも

このアンケートは、本年度のメイン活動テーマ「クルマ社会と子ども」に合わせた活動です。実行委員で素案を作り、会報25号での協力者募集に応じてくださった会員と世話人、地域活動連絡係等の皆さんから意見を出していただき、再度練り直して作成しました。

設問は、①子どもの歩行中の安全状況、②クルマ社会が子どもの心身に与える影響、③クルマ社会を変えていくための方策、のおもに3つの柱でできています。こうした設問を通して、今の子どもたち（幼児～小学生）がどのような交通環境の中におかれ、それに対して子どもを守る立場の大人がどのような意識を持っているかをつかみたいと考えています。また、子育てに関わる人々に、クルマ社会と子どもの安全・成長について考えていただくきっかけ作りもねらいの1つです。①と③については、地域的な問題でもあるので、配布担当をされた方がその地域の問題点を認識、把握することにもつながります。そのような視点も含めてご協力いただければと思っています。

● 地域の保育園や幼稚園に配布を

アンケートは、以下の6方面の方々を対象としており、

それぞれ向けのアンケート用紙を用意してあります。
A：保育園や幼稚園の先生　B：小学校の低学年の先生
C：幼児や小学生の保護者　D：小学生　E：心身にハンディのあるお子さんの保護者や指導者　F：心身にハンディのある子ども

この中でも今回はA、B、C、E（とくにAとC）に力を注ぎ、できるだけ多くの地域でまとまった数の回答を得たいと思っています。お子さんのおられる方はお子さんの通う園や学校の先生や保護者の方に、ぜひお願いいたします。また、お子さんの有無にかかわらず、できるならお住まいの地域にある保育園や幼稚園各園の先生に郵送や手渡しをしていただけたらなによりです（保育園や幼稚園の先生は関心も高く、協力していただけるところが多いようです。配布する方がひとこと地域住民としてのお願い文を添えてくださるとありがたいです）。お願いする際にその園周辺の交通環境や子どもたちの行動傾向などを聞くと、思いがけない現状や先生方の思いを知ることもできます（これは実際に配布した人々が体験していることです）。園によっては、年長児クラスの親への配布にも協力していただけます。

● 4月配布もOKです

集約は第1次を3月末としましたが、さらに継続して集めます。4月の新学期に入り、「春の交通安全運動」なども始まると小学校の先生や保護者の交通環境への意識も高まるので、そのころに配布していただくのも効果的かと思います。

第2次集約は、5月末ころを予定しています。

皆様のご協力を（むろんご無理のない範囲で、1通でも）どうぞよろしくお願いいたします。

＊各種アンケート用紙、お願い状等は、下記世話人へご連絡いただければ、必要枚数をお送りいたします。なお、配布にあたっての経費（郵送料等）は、ご請求下さい（なるべくレシートを添えて）。お問い合わせもお気軽にどうぞ。
世話人：足立礼子・藤本真一・杉田久美子（連絡先はp36）

アンケートのお願い文にも記したように、子どもは五感や思考、動作等の発達が大人に比べて未熟です。未熟であれば当然社会が守らなくてはならないはずですが、子どもの生活を取り巻く交通環境は危険に満ち、安全確保は子ども自身および付き添う大人の注意力に委ねられているのが現実です。保育関連の多くの書物には、子どもの交通事故が多い現状、どのような状況で事故に遭いやすいか、等の解説はあっても、そうした交通環境改善への指摘はなく、子どもへの安全指導と大人のケアが強調されています。

また、10年ほど前のある保育書には、クルマ社会の弊害として、「外遊びをさせられない」「小さな公園では異年齢の子どもたちが一緒に遊べない」「クルマ多用の生活で粘り強さに乏しく、すぐ疲労を訴える。近所との関係も疎遠になる」などの声が保育者からあがっていると記されています。そうした生活が大脳の前頭葉の発達に悪影響を与えていると見る学者もいます。

しかし、世の中のクルマ依存度が進むほど、人々はクルマの弊害に鈍感、無関心になり、子どもを守る立場の人々でさえ現状肯定になりつつあるように感じられます。今回のアンケートを通して、そのような現実に疑問を投げかけていけたらと考えています。

外食店への飲酒運転対策アプローチを続けています　藤本真一

自動車の運転を予定する者への酒類提供は従来から道路交通法違反ですが、千葉県では酒類提供時に運転者かどうかの確認を外食店に取ることを義務付ける画期的条例も施行されました。鈴木共子さん・井上さんご夫妻らご遺族を中心とした運動の成果として、量刑強化・世論の変化も起きています。（関連記事：23号p6・25号p10・26号p3）

当会を含む9つの市民団体連名で、昨年末も、恒例の『酒類提供に関する質問・要望書』を主要外食店・居酒屋チェーンに送付しました（4年目）。26社に送付し、2/20現在で7社から回答が来ています。未回答の社へは督促中。

今回の特徴としては、初めてデニーズとテンアライド（天狗）から回答があったこと。デニーズのメニューは、数年前は警告文が入っていなかったのですが、最近は入っています。また、テンアライド（天狗）は、次回改訂時に警告文を入れると回答しました。少しずつ前進が見られます。

皆様も外食店や居酒屋にお寄りの際は、メニューのお酒のページや店内掲示で、飲酒運転に対する警告文があるかどうか確認してみてください。

今回の結果は次号にて紹介予定です。（関連記事：19号p20・24号p10・25号p11）　（世話人）

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。

■ 路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG

現在20人が参加しています。メーリングリストによる情報交換・意見交換をしていますが、なかなか活発に意見交換すると言うところに至っておりません。発信者が限られている現状を打開する方向を模索しています。意見交換の諸テーマをはっきりする必要があるようです。

（杉田正明　sugita@ued.or.jp）

■ 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～
参加者募集中。
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　（富田悦哉／p36）

■ PLC－WG（プラッシー・ワーキンググループ）

（生産（Production）・労働（Labor）・消費（Consumption）社会を考えるWG）

会報第26号で設立発表以来、本年1月末現在で6名のメンバーが集まり、いよいよ本格的な活動がスタートします。

主な活動は、年4回の「通信読書会」と、おおむね月1回の通信への自由投稿によるメンバー相互の情報交換です。投稿は郵便、FAX、メールなんでもOK、一方こちらからの情報発信は原則としてすべて郵便ですので、FAXやメールが使用できる環境にない方でも、なんらハンディなくご参加いただけます。

ご参加希望の方、ご関心のある方は、和田までご連絡ください。活動趣旨と活動ジャンルを記載したチラシを送付させていただきます。　（和田浩／p36）

■ 自動車の私的所有の放棄を宣言するWG（新）

主体的に自動車の私的所有を放棄した者の存在をアピールするため、新WGを提案します。

・加入要件

「クルマ社会を問い直す会」の会員で、下に示す「設立趣意」の理念を共有でき、将来にわたり私的使用を目的とした自動車の私的所有をしないことを決意した方（追補あり）。

・設立趣意

わが国において自動車による道路交通事故は人の行為によって人の生命が奪われる、人権上、最大規模の問題です。しかしながら、この「クルマ優先社会」の異常さに気づきながらも、自らもハンドルを握るのだからと、理性に基づいた批判精神を十二分に発揮できないでいる人も多いのではないのでしょうか。他方、無思慮な人々の側からは、「今や国民皆免許の時代。お前も恩恵にあずかっているんだから文句をいうな」といったニュアンスの主張が公然と語られます。

道路交通事故は自動車交通の、システムとして持つ本質からその絶対量を極小にする以外根本的な解決はありえません。

自動車の私的所有がその安易な使用を誘うことは容易に推察されます。そこで自動車の私的所有をしない、少なくとも私的使用を目的としたそれを放棄することを決意した者で理念を共有、連名でもって異常な「クルマ優先社会」に我々の存在をアピールしていこうではありませんか。

交通貧者の問題や私的所有を放棄できないケースも個別具体的にはあり得ることに最大限の配慮をしましょう。しかし通勤・通学や日用品の調達等、ほとんどの日常生活は自転車や公共輸送機関の利用を組み合わせることで、自由に、支障なくまっとうできるのです。そのことを身をもって証明し、周囲の覚醒しつつある理性を勇気づけ、我々の理念をひろげていきましょう。

そして自動車の私的所有――これをさらりと投げ棄てることで得られた、意外な開放感についても広く伝えて

いこうではありませんか。

・加入要件（追補）

運転免許取得の有無は問わない。必要に応じて非日常的にレンタカー等を使用したり、職業上の任務遂行の目的限定で使用する自動車について私的に所有登録することは構わないものとする。ただし居宅と勤務先との往復、すなわち通勤に、登録車両の使用が距離において全使用の過半に達する場合は不可。

またここでいう自動車とは、自動二輪車も含む。

・脱退

本WGからの脱退は会員本人の意思表明により随時、遅滞なく行われるものとする。

・具体的な活動

氏名、在住する都道府県名並びに自由プロフィールの3項目に限定し、会員リストの作成と会報での配布を紙媒体により行う。web上にもリストを設置し、ここでは外部の人にも閲覧自由なメッセージ欄をWG会員個別に設定、IDの発行とパスワードの認証を行い、自らのメッセージ欄へは随時自由に書き込み・訂正を可能にする。会員限定のページでは電子会議室や相互にメール交換ができるようにするなど、便宜を図る。

また賛同者を増やすべく、不断に各方面に働きかける。その具体的な方法を工夫、実践していく。

38歳に至る現在まで、わたくしは自動車を所有したことがありません。幼子もいますが、日常生活でも旅行に際しても特に支障も不自由も感じることはありませんでした。片道16kmの通勤も自転車です。これからも自動車を所有するつもりはありません。

伊藤篤；atsushi8@janis.or.jp

■ 交通平和プロジェクト（交通安全施策WG）

講読書『交通安全学』のうち「序論」部分のレジュメを、2月28日にメンバーの皆様に向けて、発送しました。レジュメはこの後、「第1部」を5月30日まで、「第2部」を8月30日までに発送する予定です。この間、各メンバーから個別に感想や意見をいただいた上で、これを改めてメンバーの皆様にお知らせする形で、通信上討論をしていきたいと考えております。新規メンバーも募集しておりますので、詳細は齊藤にお問い合わせください。

（齊藤基雄／p36）

■ クルマなし子育てWG

会メイン活動のひとつ、アンケートの作成に協力、配布収集中です。（藤本真一／p36）

■ 省庁交渉WG

2月の国土交通省との交渉の要望書作成に協力しました。（藤本真一／p36）

■ 交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG

さまざまな外国の情報が入ってくる中、交通犯罪に対し実際どのような罰則が適用されているかは驚くほど知らされていません。関心のある方、1度ご連絡下さい。

（渡邊芳男／Tel.049－295－1456）

■ 各国の交通のあり方WG

このWGにご提案・意見などがあればお寄せください。また充実したWGにするためにお手伝いくださる方もご一報ください。（三田直水／p36）

■ 自動車メーカーと国の責任を問うWG

このWGにご提案・意見などがあればお寄せください。また充実したWGにするためにお手伝いくださる方もご一報ください。（三田直水／p36）

※以下のWGもあります。意欲ある方のご参加を、さらにお待ちしています。

■「遮断機」設置WG　（杉田聡／p36）

■「ゾーン30」実現WG　（杉田聡／p36）

■ 車広告の規制WG

（谷村寛昭　京都府相楽郡在住　Tel.07439－3－0682）

イラスト／種村康子さん（p20も）

リポート 社会実験構想

札幌の中心部が夢の歩行者空間に

中里俊之

年も押し迫った、大晦日の北海道新聞の一面で衝撃的な記事が伝えられた。5月の「問い直す会」総会でも紹介した、札幌市の歩行者優先市街地構想が大きく前進して具体化し、なんと、小泉内閣が掲げる「都市再生プロジェクト」への指定を申請したというのである。そこには「マイカー規制による欧州型の都心部歩行者優先化」と、はっきりとうたわれているといい、政令指定都市を始めとした、日本の大都市史上、初めての画期的な政策転換といえる。その内容も驚異的で、雪祭りの会場などとしても知られる、中心部の大通公園を各所で分断している車道を、幹線道路も含めてすべて廃止し、同公園をクルマで横断できないようにして、東西方向に1・3キロの歩行者空間とする他、JR札幌駅から同公園を経て、北海道最大の歓楽街すすきのまでの駅前通り（南北方向1・3キロ）からもクルマを一掃し、歩行者専用道化するという。

同地区では市民の要望をとりいれる形で現在、それぞれ独立した形態となっている、札幌駅と大通、すすきの両地区の地下街を連結する工事も行なわれ、地上、地下両方の歩行者道で結ばれることになる。また、駅前通りの東側を並行する創成川通り（南北方向1・1キロ）の車道を地下化し、地上部分を公園化して、やはり歩行者空間とし、大通公園とつなげるとしている。この通りは車道のちょうど中央部に同名の小さな川が流れていて、川岸には歩道もなく危険なため、近くにあるのに存在の遠い川として、市民の評判が悪かったといい、今回の構想はこうした点を改善する狙いもあるものとみられる。

この他、市電へのLRT低床車導入や、路線の延伸、その際には今回、歩行者専用道となる区間の一部をトランジットモール化することや、100円で区域内が乗り放題となる循環バスの運行なども計画されていて、都心部の交通量を四割削減したいとしている。トランジットモールなどが発達しているヨーロッパでも距離の長いもので2キロ近くと言われており、札幌は世界でも有数の規模ということになる。正に夢のような話である。

2月に国から正式に指定されると、国の予算が重点的に配分されるという。これまでに指定された他都市の事例は道路建設など、従来型に近いものが多く、札幌の内容が際立つ形となっている。事業費は同時申請した家庭用燃料電池普及事業とあわせ、数千億円が見込まれており、早ければ数年内の完成が期待される。これまで、各地でクルマ規制が計画されても、財源不足を理由に、なかなか進まないことが多かっただけに、その点においても画期的といえる。

この計画は突然、浮上したわけではなく、数年前から市の内部で検討が重ねられていた。札幌は比較的、公共交通網が発達していて、この内JRは民営化前後から大幅に本数が増え、利便性が向上した。中でも国鉄時代に廃線の話すらあったローカル線を大増発し、市北部の郊外とを結ぶ通勤、通学路線となった札沼線（学園都市線）は成功例といえる。

一方の、市営交通（地下鉄、市電、市営バス）は地下鉄こそ、3路線で50キロ程に延びた以外は、地下鉄も含めてクルマ社会の進行のため、利用客の減少に歯止めがかからず、都心部の渋滞や環境汚染は悪化し続けていた。市では公共交通を利用するよう、再三にわたって市民に呼びかけたが、満足な成果を挙げることができずにいた。

そんな札幌市にヒントを与えたのは二つの姉妹都市の存在があった。ドイツのミュンヘンとアメリカのポートランドで、両都市とも路面電車を中心とした脱クルマ策で大きな成果を挙げていた。この内、ミュンヘン市はヨーロッパで初めてトランジットモールを設定した都市でもある。以前、札幌市長がポートランド市を訪問した際も、同市の路面電車「MAX」を視察しており、これも、今回の構想が浮上するきっかけの一つとなったとみられる。

96年の夏に西4丁目とすすきのの間、わずか400メートルで分断された形となっている、市電の路線を東側に延伸して、環状線にする構想が明らかになると、にわかに活発な動きが出始め、翌97年春には市や北海道運輸局、大学などで構成する「トランジットモール研究会」が発足。その席上では、今回の構想の原案ともいえる内容が討議されたという。そして年末に市長が会見で、「もはや市民への啓もう、啓発の段階ではない」として、近い将来、マイカー規制に乗り出す意向を初めて、明らかにした。しかし、この時は詳しい時期について明らかにされていない。その後も市電をJR札幌駅や苗穂駅、市立病院方面へ延伸する構想などが報道され、更なる前進を感じさせたが、道路特定財源を持つ国主導のクルマ優先事業の攻勢も激しく、昨年（2001年）3月には総工費

100億円以上をかけた、地下駐車場と付随する地下道が都心部の北一条に完成。利用者のほとんどいない、これらの施設に厳しい批判が集中した。

そして5月に今回の構想（大通公園関連など）が公表されるのだが、この時も実現は20年くらい先とされていた。財源のメドが立たなかったためとみられる。しかし、道路特定財源見直しを掲げる小泉内閣の方針や、市営バスを民営化するほど悪化した、交通事業の立て直し、そして「問い直す会」を始めとした、市民団体の活発な活動を受けてこの一年、急増していたクルマ優先社会見直しを求める報道などに後押しされるような形で、急転直下の具体化に至ることとなった。

もちろん、問題が全くないわけではなく、突然の方針転換に、中心部の商店街関係者はこぞって「クルマ規制は中心部の衰退を招く」「歩行者優先にすればにぎわうかどうかは不確実」などと、反発しているという。しかし、こうした異論はトランジットモール導入直前のヨーロッパなどでもよく聞かれ、経過もよく似ていることを考えると、日本もようやく歩行者優先化が花開く、夜明け前の段階にきたといえるのではないだろうか。

今回の構想具体化は「問い直す会」にとっても悪質運転者厳罰化や分離信号導入と並ぶ、大きな成果といってもよいと思われる。全国各地のまちづくりにも多大な影響をもたらすのは必至で、皆様の各地域での活動の説得力が増すことにもつながろう。早期に実現し、大成功を収めることを願わずにはいられない。

＊その後、3月8日夕方6時30分からのニュース番組「テレポート2000」（HBC北海道放送・道内のみの放映）にて、今回の計画が特集で取り上げられ、本会世話人の杉田聡さんも取材を受けて登場しました。次回の総会の際、ビデオで皆様にご紹介する予定です。関心をお持ちの方、ぜひご参加ください。（世話人）

2001年12月31日　北海道新聞

車規制し大通公園分断解消
天然ガスで家庭に燃料電池

「都市再生」事業に申請

札幌市

札幌市は三十日まで、小泉純一郎首相の政策の目玉として政府が都市の社会基盤の再構築事業を支援する「都市再生プロジェクト」の指定を申請した。事業は①マイカー規制による欧州型の都心部歩行者優先化②雪と天然ガス利用の新エネルギーによる環境重視都市化―の二つで、総事業費は数千億円の見込み。二月にも指定の見通しで、国の予算が優先的に投じられる。

これまでに指定を受けたのは道路や空港、港湾整備などの事業が多く、まちづくりと環境の関連事業の申請は札幌市が初めて。第四次指定分として、札幌、仙台、広島の各市が申請しており、三市まとめての指定が有力視されている。

札幌市の都心部歩行者優先化は、大通公園の一―一〇丁目の間を縦に分割する形で走っている道路をすべて廃止して大通公園を造り、大通公園と連続化する。

都心部の自動車交通をすきの間の一・三㌔を歩行者専用とし、札幌駅―大通間に地下歩行空間を整備する。

さらに、創成川通りのアンダーパスを地下で連続化して一・一㌔の地下道を建設し、地上部分に公園を造り、大通公園と連続化する。

札幌駅前通りは札幌駅―すすきの間の一・三㌔を歩行者専用とし、札幌駅―大通間に地下歩行空間を整備する。

さらに、創成川通りのアンダーパスを地下で連続化して一・一㌔の地下道を建設し、地上部分に公園を造り、大通公園と連続化する。

都心部の自動車交通を四割排除して市電や百円で乗り放題の循環バスを充実させる計画もある。

環境重視型都市化の事業では、二酸化炭素排出を抑えるために雪や天然ガスを活用。既存の市内二カ所の大規模融雪槽や下水処理場に雪をため、夏場に溶かして冷水を広範囲のビルなどにパイプで供給し冷房に使い、来年度、実験に着手する。

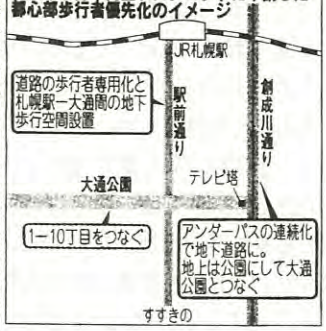
併せて、天然ガスから水素を抽出し酸素と反応させて電気を得る燃料電池を家庭に普及させる計画で、市営住宅などに燃料電池を設置する実験をできるだけ早く始める。

桂信雄・札幌市長は「札幌を環境と文化の都市として発展させ、世界にアピールしていく好機にしたい」と話している。

都市再生プロジェクト

小泉内閣は5月、景気浮揚の緊急経済対策の一環で、景観悪化や交通問題を抱える都市部の再生を図るために首相直属の都市再生本部を設置。大都市のインフラ整備事業を都市再生プロジェクトに指定し、国家予算を投じる。第1―3次指定を終え、東京臨海部の広域防災拠点整備や大阪のライフサイエンス（生命科学）の国際拠点形成、名古屋、北九州などの各事業が指定されている。

札幌市が都市再生プロジェクトに申請した都心部歩行者優先化のイメージ



投稿　「旗の台コミュニティゾーン見学」　上岡直見

東京都品川区・旗の台地区のコミュニティゾーンを見学したので、紹介します。写真のように歩道を広くとり、車道にはイメージハンプ（錯覚を利用して、道路に突起があるかのような印象を与える路面塗装）とカラー舗装により、交差点での速度節制を促す方式です。また画面中央の右側から交差する道路がありますが、歩道の側に連続感を設けて、クルマが歩道を横切ることに心理的な抵抗を与えるように工夫されています。(写真参照)

実際に現地に行ってみると「なんだ、こんなものか」と拍子抜けするほどの対策ですが、効果はてきめんで、たいていのコミュニティゾーンの事例では交通事故が半減などの結果が得られています。しかし、その舞台裏は大変だということも知っておくべきでしょう。ゾーンの実施は、たいてい数年がかりの事業です。それは行政がスローペースでやっているからではなく、住民や商店街などの合意形成が最も難関だからです。

『問い直す会』では生活ゾーンでのクルマ規制の意見が多くみられますが、現時点では、クルマ規制の考え方自体が、大多数の住民の意見を代表したものともいえません。数百から数千世帯を対象にした説得、数十回におよぶ地元説明会、仮設の施設による体験会など、単に「生活ゾーンにおける子どもの安全」といったスローガンでなく、実現までの具体的なステップを知ることが必要です。その実際について、今回の推薦書籍『コミュニティ・ゾーン実践マニュアル』(p26) も参照していただきたいと思います。

投稿　アメリカ人と車　高橋一行

アメリカ人はrestlessである。100m先の信号が赤であっても、彼らは全速力で車を飛ばし、交差点直前で急停車する。こちらに来たばかりの頃、横断歩道を渡ろうとして、向こうから来る車が果たして止まるのかどうか心配で、完全に車が止まるのを見極めるまでは渡る事が出来なかった。彼らはStop lineぎりぎりまでスピードを緩めない。

アメリカ人はimpatientである。まもなく私も、日本では乗った事がなかった車を使う羽目になったのだが、例えば、前方に赤信号が見え、ゆっくりと車を流していると、後ろから猛スピードで迫ってきて、あわや追突寸前という所で車線変更をし、私を抜かす車がいる。そしてその後、方向指示器も出さずに私の前に割り込んで来る。危なくて仕様がない。そもそもこちらでは、前の車と適切な車間距離を取って走っていると、必ず割り込んで来る車がある。この国では車間距離を取って走る方がかえって危ない。あるいは片側一車線しかない道路でゆっくりと走っていると、後ろにぴったりとくっついて、ライトを点滅させる。中にはホーンを鳴らして脅かす奴さえいる。早く行けと急かすのである。

アメリカ人はspeed freakである。高速道路に乗り、出口が近づいたので、一番右側の車線に行こうとすると(アメリカでは車は右側通行で、出口も右側にある)、そこを数台猛スピードで走り去る車があって、車線変更が出来ない。そうこうする内に出口を通り過ぎてしまい、高速道路から降りられないという事があった。あるいは出口が近づいたので、一番右側の車線に移ると、後ろから猛スピードで迫って来る車があり、左側から私の車を追い越したかと思うと、出口直前で私の前に入り込んで来る。本当に危ない。この国でゆっくりと車を走らせるのは犯罪行為であるらしい。ゆっくりと言っても時速100km位なのであるが、しかし交通教則の本にも、制限速度を守るよりも他の車に合わせて走るのが望ましいとあり、出口直前であっても、他に合わせて猛スピードを維持しないとならない。

当然の事であるが、アメリカでは追突事故が多い。アメリカの道路を歩いている人は余りいないから、人を轢く事は少ないのだが、後ろから前の車に追突する、という事故は異常なまでに多い。雨など降ると、何台も玉突き事故を起こす。車は武器である。

車はアメリカ人の自我でもある。昼間の市街、空いている道路をのんびりと走っていると、いつのまにか後ろにぴったりと大きな車が付いていて、例によって私を脅かすのだが、大抵の場合、運転手は女性である。アメリカでは車を一人が一台ずつ持っていて、昼間買い物をする主婦はとりわけ大型車を好む。私の知人は、車の中で私は女王様、と表現していた。そうして彼らは小さな車を蹴散らして行く。

若者もまた16歳になると、これは通過儀礼として、親から車のお古をもらい、自己流に改造して乗り回す。昼間、高校の脇を通り過ぎると、広い校庭にびっしりと車が駐車してあり、何人もの高校生が、授業をサボって、車の修理に余念が無い。こうして彼らは大人になるのである。統計によれば、16歳の少年が一年間に事故を起こす確率は、20%を超えている。その後も19歳まで、少年は毎年15%以上の確率で事故を起こしている。なぜこんな危険な連中に免許証を交付するのか。アメリカ人の車好きはアメリカ人の暴力性、戦争好きを反映し、助長する。

さて私の車を呪う事、はなはだしいためか、車の方でもそれを察知して、先日我が愛車はヒステリーを起こし、10日間の修理工場入りとなった。かくして耐久生活が始まった。子供たちは朝6時に起きて、30分に一本しかないバスに乗って通学する。妻はアダルトスクールまで3kmの道のりを歩く。私は大きなリュックを背負って、買出しに出かけ、1ガロン（約4kg）単位で売っている水や牛乳を担ぐ。しかし暖炉にくべる薪はさすがに担げず、友人が見かねて車に乗せてくれる。結局アメリカで、車は必要悪と観念するしかない。

いや実は、車は必要悪以上のものである。我が愛車は普段は妻が使う事が多く、私は職場にバスと電車で通っている。この町には数本の路線のバスと一本の電車が走っているが、しかしここで公共の交通機関を利用するのは、失業者、黒人、移民、女性、老人、学生、貧乏人というマイノリティの徴表の内、二つ以上を併せ持つ人に限られる。昼間、バスに乗ると、大声で中国語を話す老人の集団と居合わせる。夜間、電車に乗ると、このあたりに5%しかいないはずの黒人が車両を占めている。彼らのマナーの悪さは時に恐怖を覚えるほどである。そして私は白状するが、今、二台目の車を欲している。車社会は麻薬であり、そこから抜け出せないばかりか、摂取量は次第に増え、感覚は麻痺して行くのである。

（アメリカ・カリフォルニア州在住）

＊高橋さんは東京在住の会員西川伸一さんの同僚で、在外研究のためアメリカ滞在中です。非会員ですが、ご寄稿下さいました。

投稿　悲惨なアフガン民衆と過剰なクルマ社会日本との間　小林和彦

タリバン政権があっけなく崩壊しても米軍による軍事作戦は1月29日現在も続けられ、空爆等による民間のアフガン人の犠牲者は既に米国での超巨大テロでの犠牲者の数を凌駕したと伝えられている。

米軍の直接介入以前にもアフガンでは20年ほど戦乱が続いたが、アフガンの男たちは多くが農地の疲弊により生活苦で兵士になったり、ケシの栽培に転換したという。農業が不振になった要因の一つとして山岳地帯から農地に流れる雪解け水が年々減少していることが挙げられるという。つまり地球温暖化がアフガニスタンでも顕著になり山岳地帯の積雪が減少したからである。そういえば、ビンラディン氏の潜伏先と推測されていた急峻な山岳地帯のニュース映像を見ても積雪が少ないことが分かる。

イスラム教の戒律を厳しく強要したタリバンが去っても、首都カブールの女性の多くが今なお顔をすっぽりと覆うブルカをかぶったままだ。これを「異様だ」とか「非人間的だ」とか言う"先進国人"は多い。だが日本でも都市の様相は更に「異様」であり「非人間的」と言えはしないか。よほどの繁華街でもなければ、歩道をあるく人間の姿はごく少数なのに、クルマによる長蛇の列は至る所に見られる。女性が薄暗い裏通りを一人で歩くのが怖いからクルマに乗るというのなら多少わからないでもない。だが日本では屈強な男までもが鋼鉄と強化ガラスで顔と全身を覆って真昼の繁華街を突っ走る。たまに歩いている若者は携帯電話とメールに夢中だ。道往く人達との対面はきわめて煩わしいようだ。こうして道路が地域住民の「交流広場」でなくなって既に久しい。

このような先進国人のクルマの過剰な使用が地球温暖化の大きな要因の一つとなってアフガンの雪解け水を減少させ、農業放棄による男たちの兵士化と女性・子供・老人の難民化を加速させてきた。もちろん私も米軍の空爆がすぐにでも止むことを望む。

しかし、たとえ米軍機と米兵、そしてアルカイダ兵の姿がすっかりアフガンから消えたとしても、アフガン民衆ばかりでなく、中央アジアや南アジアの民衆の災厄は続くだろう。

日本ではクルマの燃料の大半は中東産出の原油に依存しているが、その確保のために米軍が聖地サウジアラビアへ駐留し、また天文学的なオイルマネーが産油国の支配層のイスラム教信仰を形骸化させ、極端な贅沢と腐敗がはびこり、ビンラディン氏らの大きな反感をかい、米国に対する超巨大テロ、ついには米軍のアフガン爆撃へと至ったのである。こう考えると、やはり日本国民のクルマの過剰使用も、以上二つの理由でアフガン民衆の悲劇に大いに関連があると言わざるを得なくなる。

（山形県山形市在住）

投稿　雲南省昆明にて

山室真澄

中国、雲南省の省都である昆明に行ってきました。昆明は雲南省のやや東部寄りに位置し、成昆（成都～昆明）、貴昆（貴州～昆明）、昆河（昆明～河口）の3鉄路およびミャンマー方面への道路の起点となっています。1994年現在の人口は164万7000人です。

私にとって初めての中国で、山深い場所でもあり、まさか、つくば並のクルマ社会とは思っていなかったのですが、真っ直ぐな広い道路にクルマの列という、そっくりの光景が広がっていました（写真1）。違うのは自転車の多さでしょうか。でもその自転車がとても危ないのです。自転車道だと思える場所に、平気でクルマが走ってきます（写真2）。クルマはつくばみたいに歩道も走ってきます（写真3）。

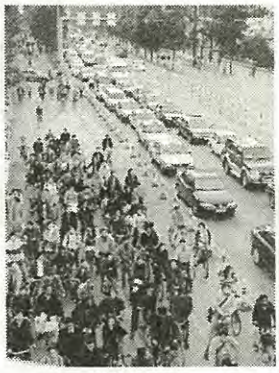


写真1

私はたまたま見ませんでしたが、何度も来ている知人は、隔日くらいで事故を目撃するそうです。

写真2

昆明は水環境を研究している者にとってはディエンチという名の「死んだ湖」がある所として有名です。急激な人口増加と近代化のおかげで、霞ヶ浦をしのぐアオコの湖となってしまったのです。その光景と、内陸に広がる街にクルマが巣くう光景が、奇妙に重なって見えました。

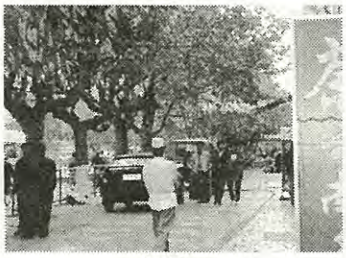


写真3

（茨城県つくば市在住）

■ 新入会員からのハガキメッセージ 1 ■

●これまでは新聞記者として、杉田聡さんを紙面で紹介するとか、上岡直見さんに原稿をお願いするといったことをしてきましたが（私、読売新聞の記者です）、そろそろ「市民」として動いていきたいと思い、入会することにしました。もっとも関心のあるテーマは「満員電車の構造」「自転車交通をいかに発展させるか」そして「路面電車ーLRTの復活・拡大」です。（2001.11.28東京都多摩市H.H.さん）

●家から外に出るたびに、車の態度の大きさに恐れおののいています。これからの時代、車はもっとやさしくつつましく、かわいく遠慮深くあってほしいと思っています。道を歩行者や子ども老人に返してほしい、空気をよごさないでほしい、騒音を出さないでほしいと思います。（車については言いたいことが沢山あります。）（2001.11.30京都府京都市I.R.さん）

●富山県は日本一のクルマ王国といわれますが、富山市はクルマが普及しすぎて死んだ町の典型です。バスや路面電車で行ける中心街に人通りは少なく、空き店舗が目立ち、大型店も相継いで撤退しています。一方郊外店の多い周辺部ではバス路線も整備されておらず、クルマがなければかなりの不便を強いられます。クルマのいらない町こそが真の都会で、クルマに乗って喜ぶのは今や田舎者の証しだという意識改革を広めていかなければ、富山はクルマで滅んでしまうと思います。（2001.12.05富山県富山市O.K.さん）

投稿

交通事故に気をつけてね。

木村孝子

公共の交通機関利用以外は、いつもいつも私の移動は徒歩です。(不便なところへはたまにタクシーに乗ることもありますが。)

外に出るたびにクルマ社会のものすごさに圧倒され、怒っている一人です。会員としてあまり協力していないのですが、投稿により少しでも協力できれば幸せに思います。

会報26号に投稿として「週3日、新聞配達のボランティアとして足腰を鍛えている」と書きました。投稿に対していつもご親切なご返事を下さる編集委員の足立さんが、「交通事故に気をつけて配達してくださいね」と、暖かい返事を寄せてくださいました。「交通事故に気をつけて」このご注意を見たとき、私は、「本当に気をつけよう!」と心に決めました。交通戦争の世の批判者として、本会の会員となっている私ですが、幸いにもこの異常なクルマ社会の中で、私自身も又、家族のだれも交通事故に遭遇したことのない私は、クルマを甘くみている傾向があります。まだ大丈夫な距離にあると思うと、走ってくるクルマの前を横切ったり、歩行者用の仕切りのない道では、ゆうゆうと、車の道を歩いたり……しています(道は歩行者のもの!という意識が私には強いのですね)。でもこのご指示に近ごろは、クルマに注意するようになりました。敵を甘く見てはいけない!と心に決めるようになりました。クルマに傷つけられたり、殺されたりしたのでは、本会会員として、今後の活動に支障をきたします。せいぜい気をつけたいと思います。でもこちらが注意していても向こうからとびこんでくるクルマも多いという報道に、この会の任務は重大です。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

■新入会員からのハガキメッセージ2■

●6月に開かれた「道は誰のもの」の写真パネル展のご案内をいただいて会を知りました。そして11月の三重大学での「公開講座」に参加しました。私は、仕事の関係から、車から脱することが出来ず、入会は無理だと思っていたのですが、「あなたのような方でもはいれますよ」と誘われ入会させていただきました。私は現在、環境に優しい、持続可能な公共交通を目指して『津の街いきいきバスネットワーク』を設立し、その事務局を担当しています。いろいろと勉強させていただき運動に生かせればと思っています。仲間の皆さんよろしく。(2001.12.10三重県津市T.O.さん)

●以前から日本一の異常な「クルマ依存社会」北海道に暮らして、この異常な状況をなんとかしなければ、と思っていました。個人的には、色々なメディアに投稿したりもしてますが、個人でできることには限界があり、無力感を感じていたところです。ふとしたきっかけで、杉田聡先生の本を読ませていただき、貴会のHPを知りました。まずは、自分の行動からと考え、最近は通勤はもちろん、遊びに行くときにもほぼ100パーセント公共交通機関を利用し、クルマは緊急用として、車庫に入れてあります。「クルマがないと生活できない」という常識がウソだということを、はっきりと実感しています。異常なクルマ依存社会を変えていくために、ひとりひとりが小さな行動を積み重ね、それが大きな力になっていくことを願っています。(2001.12.26北海道音更町S.N.さん)

●初めてクルマ社会のことを本当に考え始めたのは高校生の時で、とある本屋で「人にとってクルマとは何か…」という本を手にした時からだった。当時、うちの高校の周辺は交通事故の危険にさらされていたからだった。それから10年余…私は運転免許は一生取らないと一応誓った。クルマの絶対数が減れば、どれだけの人や動物、緑が苦しみから救われるだろうかと思った。最近、就職活動で、技能工になるために職安に行ったが、免許がないために面接も受けられなかったことが入会のきっかけとなってしまった。この社会は、みんな免許取れて当たり前、能力、やる気よりも免許の有無が重要視される。私はこのままあきらめて免許取るか、それとも誰もが免許取得当然、の社会を変えるか、を時間をかけて検討したいと思います。(2001.12.26大阪府吹田市M.R.さん)

投稿

共用自転車を市民の財産に！

神田初枝 和田浩

健康によい、環境にやさしい、風を感じて雄大な景色の中をこぎ続ける爽快感、こいだあとのほどよい疲労感…自転車が私たちに与えてくれる有益性は枚挙に暇がありません。しかし、その一方で、放置自転車の問題や、極端に安価で粗悪な商品の流通は、消費者の使い捨て意識のエスカレートのみならず、生産現場の劣悪な労働環境の姿を想起させます。

けだし自転車は「両刃の剣」であり、社会的認知度が低いままでいるのは、自転車の楽しさをカラダじゅうで知っている私たちにとって、非常に悲しいことです。

本年3月より、新潟県三条市の特定非営利活動法人 環境NPO良環（りょうかん）の主催で、放置自転車の再生と、自転車共用化の取り組みが始まります。スリッパを履くような感覚で三条の町を走る…市民のみならず、三条を訪れる方々にも楽しく利用していただけるような工夫を模索しています。スリッパを履くからには、歩き（走り）方に気をつけなければいけない、脱いだら（使ったら）所定のところに戻さなければならない…利用者のモラールも試されます。

自転車が本当に市民（まち）の財産（たから）たりうるか？…この共用自転車の成否は、利用者の姿勢にかかっているだけに、当該NPOとしても手探り・手作りモードですが、フォローアップするように全力投球します！

“にいがた発・ハッピーライドのくらし”に、ご注目あれ！

（新潟県三条市在住）（文責：和田／地域活動連絡係）

放置自転車 市民の道具に

三条市の民間非営利団体「環境NPO良環」（島田伸子代表）は三月から、市内に新設する駐輪場に引き取り手のない放置自転車を置いて、自由に使ってもらう試みを始める。民間団体による同様の取り組みは全国でも珍しい。

三条のNPO 3月にも実施

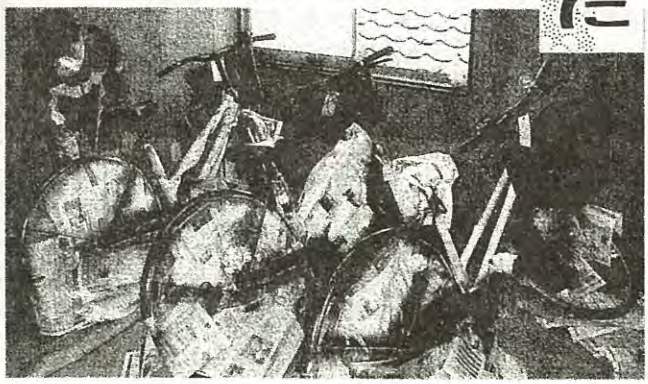
環境に優しい町づくりを進めている同団体が、二年前から検討を始めていた。計画では、市内の駅周辺や商店街など数カ所に駐輪場を設け、修理、整備した八―十台の再生自転車を備える。

かぎを付けずにだれでも無料で利用でき、どの駐輪場に返してもよい。今月中にも利用規則と統一ステッカーを決める。盗難や駐輪場以外への「乗り捨て」対策を市と協議しているが、メンバーが定期的に市内を巡回、回収する案などが上がっている。

数カ所に駐輪場 自由に行き来

計画の背景には、放置自転車の増加がある。同市が二〇〇〇年度に引き取った自転車は二百九十五台。所有者を捜し出しても引き取りを拒まれ、廃棄物となるケースが多いという。

川瀬和敏副代表は「ゆくゆくは駐輪場を二十―三十カ所に増やしたい。車でなく人間優先の姿勢を三条から発信したい」と話している。



自転車は緑に統一。塗料を塗り、整備作業が進められている＝三条市の「環境NPO良環」

2002年1月18日　新潟日報

投稿　マイカー減少に向けて小平で一歩前進

渡辺進

「小平に循環バスを走らせて下さい」との市議会への3年越しの陳情が、昨年暮れに全会派の賛成で採択されました。ねばり強い市民運動と、行政が試行運行に向けて事実上の作業を始めたことが、もはや継続審議を無意味にしたものと思われます（会報23号参照）。「循環バスを走らせる会」は新年早々、市内のほぼ全域に宣伝カーを走らせ、このニュースを広く市民に伝えると共に、「みなさんの具体的な注文を市に遠慮せず出しましょう」と呼びかけました。

「会」は、今まで市内各地域で鈴鹿市の「Cバス」のVTRを見ながら聞き集めた市民の声を整理して、市長に要請書を出しました。その要点は・公共交通網に関する小平市のビジョンと、その中でのバスの位置づけを示すこと、・市民と十分な対話を続けられる場を作ること、・試行運行地域選定の経過と理由を、その恩恵を受けない多くの地域の市民が納得できるよう説明すること、・それらの地域の救済策（特に昭和病院と小平駅を結ぶバスの運行を含む）を示すこと、などです。

2月5日には、今年度最後となる行政側の「コミュニティーバス研究会」がありましたが、多くの問題を積み残したまま終わったようです。3月には市報の「コミュニティーバス特集号」が出される予定ですが、何かにつけて財政難を訴える行政が、手を抜いたり、問題を先送りしないよう、目をひからせておく必要があります。

一方、2月2日には小平市中央公民館で「自転車で街をスイスイ走りたい」のテーマで市民生活と自転車の問題を考える集まりを持ちました。昨年11月、NHK総合で放映された「自転車の利用と効果」のVTRを鑑賞したあと、堤良三氏（街づくり自転車活用研究所）から「ヨーロッパの自転車政策から日本の現状を考える」の演題で、現地での写真のスライドを豊富に使った話を伺いました。参加者24名のうち、事前にチラシなどで呼びかけた小平市民は11名、三多摩各地と都区内が各6名、千葉県1名で、参加者の地域分布が広いのと若い人が多いのに驚きました。当会自転車WG責任者冨田氏経由の電子メール（HP?）が威力を発揮したようです。質疑応答も活発でした。

この集まりで私が勉強できたことの主な一部を以下に列挙します。

・ヨーロッパの街路では歩行者が最優先、その次が自転車で、クルマは遠慮して走ってもらうとの考え方が社会に浸透している。道路の構造（レーン）変更でも、歩道は狭めず、車道を狭めて自転車のレーンを生み出すことが多い。

・駅前駐輪場設置が鉄道事業者に義務づけられ、駅から80m以内の設置が常識となっている。

・クルマを抑制して環境をよくすることは、将来の経済負担を軽くすることになるので当然と考えられている。

・自転車関連事業の行政負担は主に州が負い、市町村の負担はわずかである。

・市街地での自転車走行はレーンを厳守している（違反すると罰金が高い）。

・公共交通（バス、タクシーなど）用レーンには自転車も走ることができる。

・アメリカでは法律で各州に官・民の自転車コーディネーターが設けられ、行政への大きな発言力を持っている。

小平では、この集まりの成果を踏まえて「自転車を生かす街づくりの会」（仮称）の設立が考えられています。今年、小平はマイカー減少に向けて、やがて大きくなるべき小さな一歩を踏み出そうとしているのです。

（東京都小平市在住）

＊2月2日の資料を300円でお分けしています。渡辺（地域活動連絡係／p36）までご連絡下さい。

"Dash for the Spring"　イラスト／和田浩さん

■ 三宅浩太（熊本県熊本市在住）

毎日　思いつくこと

熊本市は人口が六十六万人ですが、クルマは五十五万台あります。一九四五年の終戦時よりは遙かに物質的には豊かになりましたが、日常生活で何が悪くなったかを考えてみる必要がある時になった気が致します。

その一番目は、クルマの増加による生命の危険に脅かされる機会が異常に多くなった事です。短期的に見れば交通事故の多発、長期的に見ればクルマの排気ガスによる慢性的疾患患者の増加、そして人々の精神の荒廃が考えられます。日本全体に共通する現象です。

二番目の問題は、現在の取り返しのつかないクルマ社会を構築してしまった日本の経済機構の背景のことです。バブル経済が行き詰まってしまった十年前から、資本と政治と官僚が癒着した国家権力は何等の基本的対策を見出せず、ただひたすら危機の先送りをしてきました。その結果は、有史以来未曾有の借金国家に成り果ててしまった事です。現在約七百兆円と言う国債と地方債の残高があります。日本の未来像がどんなに恐ろしいものか想像に難くありません。過去の人類の歴史の証明する所は、その犠牲者は必ず弱者です。社会保障の削減、諸税と諸負担金の増額、果ては戦争への加担となります。

快適さと利便性をひたすら求める人間のエゴを巧みに捉えたクルマは、このような経済機構を背景に、環境破壊、人間破壊をし続け、土建屋と政治屋の利害が一致して、日本中やたらとクルマ優先の道路が出来上がってしまいました。それでもこんな事とは全く関係ないように、交通渋滞を物ともせず、携帯電話をかけながら信号を無視して交差点に進入し、他人の迷惑を物ともせず不法駐車するクルマが増え続けています。豊かな生活と、住んでいて良かったと思える熊本市をつくる筈だったのに、毎日の生活はクルマで踏みつぶされています。会員の皆さん、頑張りましょう。

■ 山室真澄（茨城県つくば市在住）

交通事故に関心を持ったきっかけは、自分がぶつけられて負傷したことです。被害者があまりに軽く扱われているような気がしました。こんなことが子供達に起こって、殺され損ではたまらんと思いました。詳細は私のホームページに少し書きましたので、よろしければご覧ください（http://staff.aist.go.jp/m-yamamuro/whats_new_main.html）。子連れで、フルタイムで働いているので、東京まで出てお手伝いすることができません。せめてもと地域活動連絡係をさせていただいています。

■ 青木健一（東京都練馬区在住）

6年前に埼玉県から東京都内に移り住んできました。とにかくクルマの多さに驚かされました。幹線道路はもちろん、1分1秒を惜しむかのように生活道路にまでクルマがあふれています。従って、自転車での移動を主としている我が家では、遠回りでもなるべく車の通らない道、歩道がある道（本来は自転車は歩道を通行してはならないのですが）を使うようにしています。また自宅マンションも交通量の多い道路に面しているため、大気汚染による健康への心配や、必要以上に音を出すクルマに迷惑しています。

クルマ社会を支持する多くの人々は、クルマがもたらす、交通事故、大気汚染、騒音等の問題を謙虚に受け止め、せめて生活道路を通行するときは、「申し訳ないがこの道を通ります。」「歩行者のみなさんには危険を感じさせず運転します。」「排気ガスや騒音にも注意します。」ぐらいの気持ちがほしいものです。

東京のように人口が集中し、産業や経済が集中している都市では、もっと自転車を利用し活用してほしいと思います。最近隣の区の豊島区では、駅周辺の放置自転車の撤去費用を駅事業者に一部負担させようとしています。駅周辺では渋滞のためバスが定刻通りに運行されず、時間が掛かります。そのため自転車利用者が増える一方で駅周辺の自転車置き場が整備されていないことが大量の放置自転車を生み出す原因です。放置自転車を撤去しても、根本的な問題は解決されません。バスの運行を確保するため車の通行を制限し、あわせて駐輪場を増やす必要があるのではないでしょうか。

我々はこのようなクルマ優先による街づくりやを見直し、歩行者を大切にした街づくりを目指した取り組みを進めるべきです。そのために、自転車と鉄道バスなどの公共交通機関と連携していくことが大切です。

■ 石橋慶子（長野県上田市在住）

地域連絡員とは名ばかりで、ほとんど活動らしきもの

はできていなくて大変申し訳ありません。埼玉南部から引っ越すまでは、「クルマの免許をもっていないことが自慢」で、引っ越す時の最大の悩みがクルマを自分で運転しなくてはならなくなる（だろう）ということでした。しばらくは自家用車なしの生活を送っていましたが、職場の変更にともない自家用車通勤となりました。

上田周辺では、通勤と家事（にともなう一般的移動）だけでも自家用車なしでは大変困難なまちなので、様々な活動をしている人たちのほとんどは、移動をクルマでこなさなくてはなりません。マイカーの利用を前提とした送迎ボランティアや、自家用車で一升瓶を大量にはこんで「地元産りんご」を利用したジュース作りをするなど、自家用車の積極的活用法を紹介した方が簡単なくらいです。

そんななかでも、「クルマ社会」に疑問をもち、歩く人が主人公になるような町のありかたを求めている人たちと少しずつ交流できるようになりました。この地方都市にも「クルマ中心」の町のありかたに苦痛を感じているマイカー利用者が結構いると思われます。公共交通機関がないという社会的不平等にマイカー運転者自身が気づくような訴えかけができたらと思っています。地方都市で活動をされている方の記事を読みながら、上田でもなにかできないか、と思っています。

ついに上川橋交差点に分離信号設置

今年3月4日に、上川橋交差点に分離信号が設置されました。長谷智喜さん・かつえさんご夫妻の息子さんの命が奪われた場所です。長谷さんご夫妻が足掛け10年訴えてきたのは、ただただ守れば安全であるという、当然の「青信号」の実現。その想いの強さに打たれるとともに、行政の動きがなぜここまで遅いのかという怒りもまた、感じます。次号にて、その上川橋交差点について、長谷さんにリポートをお願いしようと思います。

（文責：藤本）

2002年度世話人を募集します

積極的に関わってくださる熱意をお持ちの方、会の運営を支える世話人にぜひなってください。共通の仕事は、世話人会（総会時合わせて年2回）への参加と、各種運営関連事項の検討・会報制作など。ご意志ある方は返信用ハガキにてお知らせください。活動経験や居住地は問いませんが、ファックスかメールは必要です。また、活動経費・交通費は出ますが、基本的にボランティアです。その他質問あれば世話人までどうぞ。

■新入会員からのハガキメッセージ３■

●クルマの速さと強さの前には圧倒されボウゼンとします。ゆっくり生きたい人々は分断され、淘汰されてゆくのだと、考えはじめていました。会の存在を知ってホッとしました。クルマに乗っている人たちの孤独とも手をつなげたらいいなと思います。ダレカタスケテクダサイ、私ガイナクナリソウデス。（2001.12.15静岡県三島市S.K.さん）

●いろいろな角度からクルマ社会を問い直してみたいと思い、加入しました。家族皆免許の家庭に育ち、私自身も20歳で免許を取って、今でも日常のなかでくるまを利用することが多いです。それでも、上岡直見さんの講演をきいてから、クルマ利用をできる限り控えるようになりました。26号の「生産・労働・消費社会を考えるWG」の趣旨は、長く生協の活動をしている私には大変共鳴するものがありました。月に3回くらい生協にクルマで買い物に行きます。普段は自転車を使うのですが、米や果物を箱で買うときは自転車では運びきれません。でも、生協の野菜は地場、その他の品物も国産の産直が多いので、輸送に使われるエネルギーは比較的小さいのです。徒歩でスーパーに行ったとしても、そこでグレープフルーツを買ったら、このグレープフルーツがそのスーパーに来るまでにどれほどのクルマを走らせていることか。自分がクルマを安易に利用しないとともに、こういった生産から消費にいたる過程からもクルマ社会を見直し、自分の消費のあり方についても、考えていきたいと思っています。よろしくお願いします。（2002.2.8神奈川県横浜市M.Y.さん）

『こども地球白書 2001-2002』

編著者：レスター・R・ブラウン

朔北社　2400円
2001年10月刊
A5版　211頁

地球環境問題や経済問題を、子ども向けにわかりやすいように、イラストや図表を豊富に盛り込んでまとめた本です。シリーズ3冊目。

章立ては次の10個です。①調和のとれた発展をめざして②地下水が汚染されている③地球から飢えをなくす④両生類からの警告⑤水素エネルギー経済へ⑥よりよい交通手段をえらぶ⑦人間の活動が災害の規模を大きくしている⑧借金に苦しむ途上国を救う⑨国際的な環境犯罪⑩持続可能な社会を早く実現するには

このうち、⑥ではクルマ社会の引き起こす問題と、その改善策が書かれています。公共交通より自動車のほうが魅力的であると思う人が多いのは、メーカーのイメージ戦略によるところも大きいと、その広告費（140億ドル／年：アメリカ）が他業種と比較しても最多であることを示しており、説得力があります。

この本では、本文以外に、10個のNGOが紹介されています。そのひとつとして、当会が登場します。

環境問題を、責任と、対策とその実施状況にまで踏み込んで紹介されているこの本は、大人が読んでも勉強になります。　（文責：藤本）

『NODE NO.22』

特集：クルマ優先社会を問い直す

[NODE] 編集委員会

2001年9月刊
762円
A5版　96頁

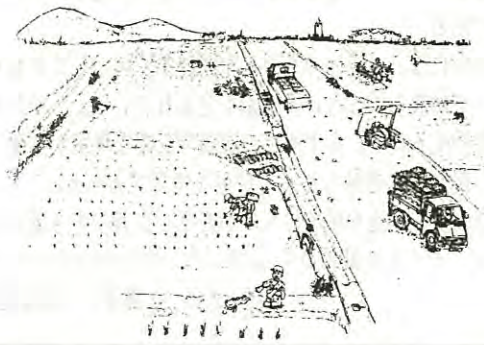
「北海道の市民活動をネットワークし、応援するマガジン」というサブタイトルがつく雑誌。この号では、52ページに割り当てられた特集が次のような内容で構成されています。①クルマ社会を問い直す②クルマ社会を問う：交通安全の問題点③安心して走れる道がない！：座談会：自転車交通を考える④フライブルク市の総合交通体系と札幌の都心交通⑤自転車走行の対する道警本部の認識は？⑥「都市型レンタサイクル」の社会実験：新札幌Two-Wayサイクル⑦インタビュー：ドイツのカーシェアリング⑧函館におけるLRT導入事情⑨まちを楽しむために：有力な処方箋としてのLRT

このうち、①と⑧を、当会世話人の中里俊之さんが、②を会員でもある前田敏章さんが執筆されました（当会としては①を担当）。全体としては、クルマ利用を減らす鍵である、自転車とLRTの情報に特に力が入っています。札幌という具体的なひとつの街を、どう変えていくのかという、地域に根ざした雑誌の視点に力強さを感じます。提供されている情報、とくにヨーロッパ諸国の政策などは、札幌以外の街の人にとっても参考になります。　（文責：藤本）

※記事をご覧になりたい方は、事務局へご連絡ください。

「産業」道路 〈表紙絵解説〉

田植えは春の風物詩。
新潟では例年GW中に行われます。
農道は貴重な「産業」道路。
子どもに注意しながらゆっくり走ります。
しかしときたま　広い直線道路であるのをいいことに、休日を楽しむ（?）マイカー族が猛スピードで通りぬけてゆくのを見るとすっごく腹が立ちます！　（和田浩）



私のイチおし……書籍イチおし

『コミュニティ・ゾーン実践マニュアル』

交通工学研究会編
3,800円。（書店に申込むときは「丸善扱い」と依頼）

投稿記事「旗の台コミュニティゾーン見学」(p17)も参照していただきたい。コミュニティゾーンの考え方、ゾーンを作るには、どのようなソフト的・ハード的要素が必要なのか、また最も困難なステップである、地域住民の合意形成を作り出すには、どのような方法があるのか、豊富なイラストを使って解説されている。事例集の章には各事例の自治体担当部門の連絡先も記載。

『それは足からはじまった—モビリティの科学』

東京大学交通ラボ編
技報堂出版
3,200円。

交通にかかわる広い分野について、①どうやって計画・制御し、動かすか、②人間はどう行動するか、③社会の中でどう機能するか、という柱でまとめられている。「クルマ」といっても、それは自動車という機械の問題だけでなく、道路の問題もあり運転者の問題もあるが、工学技術から人文科学・社会科学まで広い切り口でまとめられている。

専門書ではなく、百科事典のような編集なので気軽に読めるが、クルマ問題を、感情論でなく科学的に語るためのヒントが満載されている。たとえば「保険」という仕組みが、いつどのように作られたか、事故防止にとってどういう意味を持つかなど、ふつうはその方面の専門書を読まなければならないような事項までが、平易に解説されていて便利である。

本の中には、クルマのもたらす問題を、何としてでもハイテクで解決しようという議論も含まれている。しかしそれを批判するにも、まず相手の議論の正確な理解が必要であり、脱クルマ運動にとって貴重な情報であろう。

余談だが、鉄道や船そのものが好きな会員の方も多いと思うが、そうした観点からも楽しめる内容が含まれている。

（以上2点・推薦者／上岡直見）

『月刊たくさんのふしぎ』

2001年9月号
「走れ、LRT」特集
福音館書店　700円。

私には小学生の息子がいます。彼が生まれてから図書館の児童書コーナーに足が向くようになり、面白い本を沢山見つけました。

福音館書店発行の『月刊　たくさんのふしぎ』は私のお気に入りの中の一つで、2年生の息子にはちょっと難しいので、専ら私の方が読んで楽しんでいる本です。

昨年の9月号（第198号）は「走れ、LRT　路面電車がまちをかえた」というテーマで、西森聡氏（カメラマン）の写真と文によりフランスのストラスブールがLRTによって人間的な生活を取り戻した様子を丁寧に紹介する内容で、読んだ瞬間自分の手元に置きたくなり書店にバックナンバーを注文しました。

何と言っても美しい街並みにマッチした格好いいLRTの写真の数々、LRT導入前の無味乾燥とした街並みと導入後のプラタナスの並木道に生まれ変わった様子が対比して紹介されていたり、導入に当たっての交通局の取り組みや現在の料金・路線、P&R（パーク・アンド・ライド）にいたるまで、子供たちにわかるように美しい写真を使ってしっかりと説明してあるのです。

私は昨年の11月に、クルマ問題について地元の大学生達と話す機会があり、「大学生が野蛮な乗り物を乗り回し、遊びまわっている間に、今の小学生はこういう本を読んで世界的な流れを先取りしているのですよ！」と言ってこの本を紹介しました。

会員の皆さん!!　お近くの図書館などで是非探して見て下さい。

できるなら会として、著者の西森氏やこの本を世に出した福音館書店と接触を持ち、在庫を会のイベントなどで販売する道も探ってほしいと望むほどです。福音館の倉庫に児童書のバックナンバーとして眠らせておくのはもったいない本です。　（推薦者／神田厚・三重県津市在住）

＊「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・編集したものだが、会の活動に役立つと思うので推薦したい本等の書評 ・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」をお待ちしています。（写真添付歓迎）

『JAFメイト』にも注目ください

藤本真一

クルマ利用者のロードサービスという意味合いが強い日本自動車連盟ですが、機関紙『JAFメイト』は、当会の仲間が興味を持ちそうな記事も増えています。

とくに、諸外国の交通を紹介するコーナーでは、外国の脱クルマの動きが、また、書籍紹介のコーナーでは、脱クルマ系や公共交通や自転車の書籍がよく紹介されています。例えば、今年の1・2月号では、「歩道をふさぐことの危険」という題で見開き特集、外国事情紹介ではコロンビアのボゴタでの脱クルマによる街の再生、書籍紹介では杉田聡さんの『クルマを捨てて歩く』がトップで肯定的に出ているのに加え路面電車の本も紹介されています。

3月号では、見開き特集で全国のパーク＆ライドのレポート、別の見開きでは分離信号を特集掲載されています。

当会会員の山室真澄さんが、毎号を当会事務局に送ってくださっています。興味おありの方には貸し出しなどもできますのでご連絡ください。 (世話人／p36)

歩行者の安全と〝分離信号〟

3月号の分離信号の記事

Q??? and A!!!

Q 路面電車の用語でLRTとLRVの二つがありますが、どう違うのですか。また、LRT低床車という用語もみかけます。この会報でのこれらの取り扱いについても教えて下さい。(東京都・A子)

A (回答者―会世話人／中里俊之)

まずLRTとは「ライトレール・トランジット」の略で、軽快路面電車とも訳されますが、通常は車体を低床にして、道路上から乗り降りしやすくしたり、連結運転で輸送力を高めたり、車体や信号、線路の改良で高速で走行できるようにしたり、運賃収受方法を見直して短時間で乗り降りが終わるようにするなどの改良を施した、新しい路面電車システム全体をさす言葉です。

これに対してLRVとは「ライトレール・ビークル」といい、前に挙げた新しいシステムに対応した、路面電車の車両のみを表わす言葉です。

日本の路面電車はこれまで、旧来のシステムで運行されているものがほとんどで、その古いシステムの中に、前号で紹介した熊本の低床車のような車両だけが入るわけですから、極めて専門的にいえば、「熊本市電にLRV導入、将来のLRT化へ一歩前進」というように記述するのが正しいことになります。しかし、同じ文章内で多数の専門用語やカタカナ語を多用することは、鉄道を専門分野としない会員さんや、外部の方々がご覧になられた場合、ご理解が困難なことも予想され、好ましくないことから、少なくとも、私の文章内においては、LRVに該当する部分を「LRT低床車」、または「LRT車両」とし、略する場合はLRTに統一しています。また、その後に(新型路面電車)と注釈をつける場合もあります。

「低床車」と「車両」の二つがあるのは、LRTの車両すべてが必ずしも低床車ではないためです。低床車でなくてもホームをかさ上げして、乗り降りしやすくしたり、高速走行をしたり、連結運転や乗降時間のスピードアップなどの要件のうち、いくつかの要件を満たしていれば、LRTに分類されます。皆様もご覧になったかと思いますが、オリンピックで話題のソルトレークの市電などが良い例です。前号の福井の路面電車モール紹介では「部分低床」、「低床トラム」という用語を使いました。この車両は旧来の路面電車のシステムに近く、乗車口だけを低めにしているので(下車口の高さはそのまま。そのため【部分】がつく)LRTというより、従来の路面電車の改良車両という位置づけなのですが、かといってこの低床部分の特徴を無視するわけにはいかないので、LRTとつけずにこう、呼びました。似たような車両がこの春、函館にもできるそうなので、また使うこともあるでしょう。以上の事柄をご理解のうえ、今後もご支援いただければ幸いです。

会・会員に関する報道・投稿記事

しんぶん赤旗　2001年11月23日（金曜日）　（10）

2001年11月23日
しんぶん赤旗
（関連記事がp2にあります）

「路面電車の復権を」

公共交通のあり方めぐり学習会

環境、騒音、渋滞問題の解

「車社会問い直

「路面電車が走っていたころはよかった」というノスタルジーだけではだめ。どうしたら実現できるのか真剣に知恵を出し合おう――。「路面電車の陸路（あいろ）打開を目指して」と題して十八日に東京で開かれた学習会には、岡山、京都、福井、大阪など全国各地から公共交通のあり方を考える人びとが集いました。

◎欧米では導入進む

モータリゼーションの邪魔者にされ、減り続けた路面電車。一九四三年の最盛期には全国で約二十六億人を輸送するほどの規模を誇っていましたが、現在は十九事業者・二億二千万人の規模にまで縮小しています（別表参照）。

欧米を中心とする各都市では、渋滞緩和や環境問題の解消を図るために導入が進み、日本でも「環境に優しい乗り物」として見直されていますが、延伸や新線の敷設はなかなか進みません。

学習会を主催したのは、クルマ社会を問い直す会とクルマ問題フォーラム。両会に参加する杉田正明さんは、「『都電は東京を救う』と題して四回のイベントをやってきましたが、『ヨーロッパの列車はすばらしいねえ』という感じにとどまっていた。公共交通システムの未来を考えて、本気で走らせるためには何が必要なのかきちんと考えたいんです」と語ります。

日常生活に車が欠かせなくなり、利害関係や利便性が複雑にからみ合う…。路面電車の必要性について、合意を形成するのは容易ではありません。マイナス面をプラスに転じるために「一番のターゲット」として杉田さんがあげたのは、自治体が事業に乗り出しやすいようにするために、国

人と自転車と路面電車がいきかうオランダのアムステルダム（撮影・バリアフリーデザイン研究会　丸山力さん）

全国の路面電車は今…（2000年度、国土交通省）

	路線営業キロ（km）	年間輸送人員（万人）
札幌市交通局	8.5	840

函館市交通局	10.9	720
東京都交通局	12.2	2089
東京急行電鉄	5.0	1794
富山地方鉄道	6.4	426
加越能鉄道	12.8	103
福井鉄道	21.4	115
豊橋鉄道	5.4	291
名古屋鉄道	23.9	480
京阪電気鉄道	21.6	1589
京福電気鉄道	11.0	726
阪堺電気軌道	18.7	1015
岡山電気軌道	4.7	387
広島電鉄	34.9	6035
土佐電気鉄道	25.3	690
伊予鉄道	9.6	733
長崎電気軌道	11.5	2152
熊本市交通局	12.1	1042
鹿児島市交通局	13.1	1015
合計	269.0	22242

の補助を増やすことです。

◎少ない国の補助

問い直す会の塚本敬さん

京都都市計画局が想定した荒川線延伸の建設費にあてはめて試算すると、国からの補助金は二割弱。「もうかっている事業者は少ないし、これでは広げていくのは難しい。自動車には道路特定財源という大きな財源がある一方で、鉄道関係はスズメの涙というのが現状です。でも、何がむだで何が必要かを考えるべきだし、独立採算性でいいのかも問いかけたい」と話す塚本さん。ほかの会員も、車両寸法や必要な道路幅員などから見た空間確保の方法や、車両費を減らす具体策など多面的な検討を加えました。

プラス面を押し出す手立てとして、社会的費用から迫ったのは環境自治体会議環境政策研究所の上岡直見さんです。気候変動や健康被害、騒音、渋滞などあらゆる点から試算して、自動車にはいかに多くの社会的費用が費やされているかを紹介。車社会から抜け出す大切さを示しました。

◎大切さ知らせて

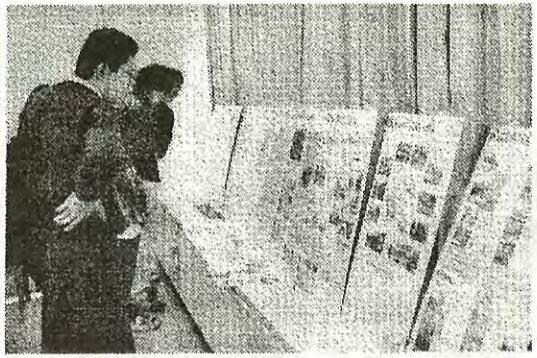
岡山市では環状化も含めた延伸計画が持ち上がり、金沢市は混雑解消の手段として新線を敷く構想を打ち出すなど、路面電車復権のきざしは生まれています。しかし、いずれも自治体としての正式な意思決定はおこなわれていません。

岡山市に拠点をおく街づくりの市民グループ「RACDA」（らくだ、路面電車と都市の未来を考える会）会長の岡将男さんは、路面電車を使った交通社会実験に続き、バスを使っての実験を来春に予定していましたが、県警の許可がおりず中止になりそうだと報告。「無軌道な自動車がぶつかった事故さえも、電車のせいになってしまう。数字の裏付けをたくさん出し、大切さをもっと知らせたい」と発言しました。

「地球温暖化をめぐる車離れを見越して計画をたてる必要がありますし、今はマイナスだと感じている人たちも、路面電車が利用可能な人たちであることが多い」と話す杉田さん。環境や街づくりを視野にいれた公共交通システムのあり方が、いま問われています。

消へすとき」

は、今の補助制度でも車両の購入や架線柱、停留所などが対象になるものの、制約も多いと説明します。東



路面電車の優れている点や国内外の路面電車などのパネル展示も＝18日、東京・北区

北海道新聞　2001年（平成13年）11月20日（火

バス運転手　長い拘束時間、ダイヤ守ろうと焦り

過労が事故招く恐れ

北大大学院生 川村さんが研究

「労働条件の改善を」

北大大学院生の川村雅則さん(三七)がバスなどの同乗調査を元に運転手の労働環境と交通事故の関係を研究し、二十二日に北海道交通事故被害者の会が札幌市内で開く「フォーラム・交通事故Ⅱ」で問題提起する。川村さんは「過労や不規則な生活が事故の要因の一つになっていることを知ってほしい」と話している。

川村さんは後志管内岩内町出身。北大に進学後、育学部で労働衛生を専攻し、一九九九年、道内大手のバス会社の運転手八十九人を対象にアンケートを実施、実際に同乗もした。

調査によると、運転手の拘束時間は、週当たり六十五時間を超えている人が22%に上り、「一週間当たり六十五時間を超えない」とする九七年の旧労働省(現厚生労働省)の基準が、必ずしも守られていない実態が浮かび上がった。

勤務の中で「よくある状況」として、66%が「ダイヤ通りの運行をしようとして焦る」、56%が「寝不足、過労状態、高熱でも我慢して乗務する」と回答。眠気の頻度は27%が「一日一回以上」、38%が「週に一、二回程度」だった。

川村さんは交通事故の要因は、路面状況などさまざまな要因があるとしながらも、「同乗調査した時も、自分自身、眠気を催した。長時間労働、不規則な生活や過度の緊張など、事故につながる負担が増えている」と分析。交通事故防止には、運転手個人の責任や自覚を問うより、労働条件の改善こそが必要だ」と訴えている。

22日、札幌で発表

フォーラムは午後六時から、かでる2・7（札幌市中央区北二西七）で。このほか道運輸局の加藤晃安全防災対策官やJR北海道労組バス支部厚別分会の対馬真樹書記長が、それぞれ交通安全への取り組みを報告。また被害者の会の佐川昭彦さんと斉藤千穂さんが体験談を発表する。入場無料。問い合わせは☎011・233・5130へ。

交通事故をなくすには運転手の労働条件改善が必要と話す川村さん

2001年11月20日　北海道新聞
（関連記事がｐ４にあります）

・第4部 私の提言・

問う 車優先社会

■3 カーフリーデー

環境政策研究所主任研究員
上岡直見さん

私たちは「カーフリーデー」を提唱している。カーフリーデーというと、カー（クルマ）をフリー（自由）に乗り回す日と誤解されるかもしれないが、実は「車から解放される日」の意味だ。

一九九七年九月、フランス西部のラ・ロシェル市で、市民が「車のない暮らし」を体験する日が設けられた。都市の中心部で車の使用をやめて交通公害や事故を軽減、歩いたり自転車、公共交通を活用すれば、車がなくても困らないことを体験した。

この試みは好感をもって受け入れられた。九八年には三十五都市に拡大、九九年にイタリアなども加わり約百六十都市に。二〇〇〇年には約七百六十都市となった。

二〇〇〇年に急増したのは、都市の環境対策として欧州連合（EU）本部が注目し、欧州全域で実施されるよう、資金やノウハウの面で支援したからである。

今年は、テロ事件の影響で一部の都市が実施を中止したにもかかわらず、全体数では九百九十都市に増えている。

カーフリーデーそのものは一日だけのイベントである。しかしアンケートによると「もっと多くやってもよい」という意見が過半数を占める。車を使わないメリットを体験する人が増えると、毎日と言わないまでも、もっと「車のない日」があってもよいという人が増えるだろう。

残念ながら日本では、この動きがニュースで小さく伝えられただけで、ほとんど関心を集めていない。だが、図を見てもらいたい。

走行距離まず減らそう

都道府県別に、全住民一人当たりの自動車の走行距離と、十万人当たりの交通事故死者数を比較したものである。両者はほとんど比例関係にある。よく「〇〇県では運転マナーが悪いので事故が多い」といった比較を聞く。しかし、それより自動車の走行距離が決定的な要素なのである。

日本全体が車社会とはいうものの、東京都や大阪府のように、公共交通が便利で車の使用機会が相対的に少ない都府県では、市民が交通事故に遭う確率が歴然と少ない。

今年、刑法が改正され、飲酒など悪質運転の量刑が強化された。しかし死亡事故の95％は、事故歴のない〝善良な〟運転者が起こしている。量刑を強化しても、人間の過失を未然に防ぐ効果は乏しい。

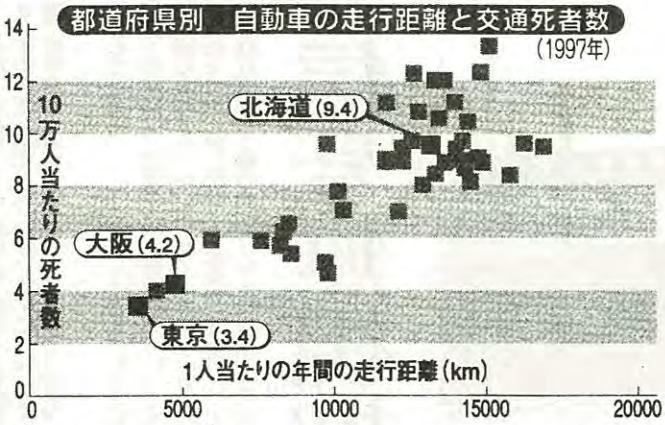
もし年間を通じて、5％でも10％でも、自動車の使用が減ったら、どのような効果があるだろうか。人口当たりの自動車の走行距離と、交通死者の数が比例するとすれば、10％の走行距離減少は、全国で千人の命を救うことに相当する。

少しでも自動車の使用を減らすことは、社会的に大きな意味がある。

◇

かみおか・なおみ　環境政策研究所（東京）は釧路市などが加盟する環境自治体会議が設置しており、昨年から研究員。市民団体などでも活躍、著作も。横浜市、48歳。

都道府県別　自動車の走行距離と交通死者数
（1997年）



2001年12月15日　北海道新聞

・第4部 私の提言・

問う 車優先社会

「クルマ社会を問い直す会」世話人
杉田聡さん

■5 車遮断機

信号無視抑える効果

北海道は毎年のように、「交通事故死ワーストワン」を記録しています。もうほとんどこの傾向は変わらないとだれもがあきらめている様子ですが、それは明らかな間違いです。北海道だからこそできる「対策」があるのです。

私が一番期待するのは、交差点に「車遮断機」をつけてほしいということです。図のように、横断歩道の両わきに遮断機をつければ、交差点での事故は全くなくなります。ただの信号機より少しはお金がかかりますが、交差点での歩行者事故がゼロになれば、「交通事故死ワーストワン」の記録を返上することなど簡単なことです。道警に、ぜひとも採用をお願いしたいと思います。

すぐに普及が無理なら、どこか一カ所に試験的に設けてみてください。そうすれば、これの「威力」がすぐに実証されるでしょう。

毎朝、お子さんを学校に送り出してその無事を案じている親御さんは少なくないと思いますが、お子さんが歩く交差点にこの車遮断機があれば、どれだけ大きな安心感が得られるか、すぐに理解できるでしょう。

登下校時には、交差点に「緑のおばさん」がいてくれますが、少し時間がずれれば、もう緑のおばさんはいません。でも車遮断機なら、いつでもいてくれます。それが与える安全と安心感も、失礼ながら緑のおばさんの比ではありません。

右左折車に影響が出るという判断もありうるでしょう。でも、警察庁はすでに歩行者信号が青の時に右左折車をストップさせる「歩車分離式信号」の導入に向けて動いていますから、問題は何もありません。

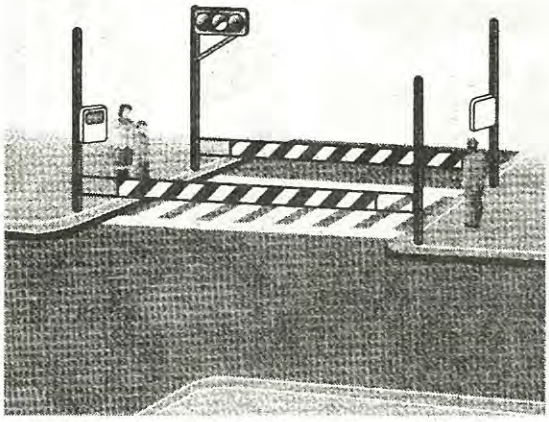
それどころか車遮断機は、そうした信号の安全性を決定的に高める機能を果たします。信号は無視しようと思えばいくらでもできますが、車遮断機は無視することができないからです。

車遮断機は、残念ですが、まだどこの地域でも採用されていません。アイデアが知られていないせいですが、ぜひとも北海道でこれを導入し、「交通事故ワーストワン」を返上してほしいと念願しています。

そして北海道に多い、見通しのよい交差点で車同士が衝突する「十勝型」事故をなくすためには、一方の交差点部分を盛り上げ舗装（ハンプ）にしてしまうと効果的です。ハンプは生活道路にもたくさん設けましょう。これがあれば街区はとても安全になります。なお除雪に特別な問題はありません。

生活道路では、交差点内に花壇やくいなどを配し、直進をできなくするだけでも、安全になります。袋小路をつくれば入ってくる車は少なくなり、安全確保には効果的です。多少不便になっても、安全が生活の豊かさを約束します。

（「問う 車優先社会」は今回で終了します）



すぎた・さとし　1999年から帯広畜産大教授、哲学専攻。著書や講演などで脱クルマを訴え続け、95年に「問い直す会」設立。帯広市、48歳。

2001年12月17日　北海道新聞

北海道新聞（夕刊）　2001年(

フムフム・・・

北海道の交通死　なぜ多い？

運転がらんぼう　見直したい車社会

きみたち新聞はどこから読むのかな。え、あまり読んでない？こまったね。たしかにむずかしいことばが出てくる。でも毎日少しずつでも読む「くせ」をつければ、おとなになって役に立つよ。やくそくする。

おじさんの場合は「北海道新聞」の社会面をまず開くんだ。おしまいからページを一まい、ぎゃくにめくったニュース面のことだよ。

下の方に「2001年交通死」という小さなかこみが見つかる。道内の今年の交通事故による死者が何人になったか、去年の同じ時期にくらべて多いか少ないかがわかるよ。北海道と、交通死が多いほかの都府県とをくらべることもできるんだ。

秋の交通安全運動が終わったばかりというのに、とてもさんねんなのは北海道がことしも全国でいちばん交通事故死が多いことなんだ。そのわけはあとで書くけど、まだ十月になったばかりなのに、もう死者が三百六十人をこえたんだ。

このままだと、ことしも五百人前後の人が交通事故でむざむざいのちをうばわれてしまうのでないか。そう思うと、じっとしていられない。

それでも去年よりは三十人ほど少なくなっているんだ。でも、かといって二番目に多い愛知県にくらべまだ六十人以上も上回っている。やはり問題だし、くやしいよね。

もともと交通事故の死者を数の多い少ないでくらべてみるのは、あまり意味のないことだと思う。

ひとつひとつの事故死はそれぞれに〝重み〟がある。なくなったのは家族や友人にとってそれぞれかけがえのない人のいのちだからだ。

そんな意味でも「交通事故死をたんなる災難（思いがけないわざわいごと）と軽く考えるべきでない」というのがおじさんの意見だよ。

みんなも大きくなったら車の運転めんきょをとろうと思っているかもしれないね。練習すればだれでもとれるんだからとりたがるのはわかる。

だけど、だれでもかんたんに免許がとれる、車を運転できるというのは、ほんとうはおそろしいことでないか。べんりだからというだけで全国で一年に一万人近い死者を出すのはおかしいんじゃないか。

そういう疑問（問題じゃないかと首をかしげること）を持ち、車社会そのものを考え直そうと運動を進める人もふえてきているよ。

北海道警察本部によると、北海道で交通事故死が多いのは①スピードを出しすぎる②前をよく見ていない―などらんぼうな運転が原因だ。

交通ルールを守る基本ができていないともいえるんだ。これって、すごくはずかしいことだよね。

さっきいった疑問をふまえ、もう一度考え直さないと北海道は「交通事故死日本一」を返上（お返しすること）できないとおじさんは思う。

（論説委員　竹田　公昭）

2001年10月6日　北海道新聞（道新小学生新聞）

＊この記事は子ども向けに交通事故を通してクルマ社会の問題を提起しています。「車社会そのものを考え直そうと運動を進める人もふえてきているよ。」という記述には、会や会員の存在も視野に入っているでしょう。

会計より　青木 勝

■新年度会費の振り込みをお願いします。

ラベルシールの宛て名の上部に「01済」「02済」と記載しています。それぞれ2001年度まで、2002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1月10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340個人・団体です。

地方別の会員数は下記のとおりです（会費納入が遅れている方も含みます）。

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(p36)までご連絡ください。

地方別会員人数
（個人・団体）

北海道	51
東北	12
関東	176
中部	41
近畿	61
中国	23
四国	4
九州	17
合計	385

2000年度以降会費納入者
2002年1月10日現在

■WWWへのご協力お願い

当会についても、ホームページ経由で外部から連絡が来ることが増えてきました。会員の皆様ご自身でページを持っておられる方は、リンクを設定しますのでご連絡ください。内容提案や、製作に協力いただける方もお声がけください。

※URLは表紙参照

（担当：事務局藤本）

《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（送料は別）。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～26号）を1冊100円でお分けします（送料は別）。会の7年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

また、会の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（送料も無料）でお送りします。

以上、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（p36）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：6～7月
●原稿締め切り：4月30日
●送付先：足立（p36）
●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」（p26参照）
・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

●「クルマと子どもに関するアンケート」の協力依頼のため、何人かの会員の方と電話で話す機会を持った。少しは面識があっても電話をかけることなどほとんどないので、いささか緊張する。しかし、いろいろ話しているうちに、私と同じ思いをされていることが伝わってくる。クルマ社会の様々の問題点に気づき、危機感・違和感を持ってはいるものの、地域や職場で、孤立していて具体的に活動できないでいる、その非力感を私に詫びる方もいる。私こそ地域でも職場でも何にもできないでいる。秘かに非常勤の言語訓練の仕事で、音読の教材にヨーロッパの交通事情などの紹介記事を使っているくらいだ。

それでも元気を出していこうと思う。昨年夏につくば市で開催された「通学路の交通事故を無くそう！」で講演された大阪府東大阪市教職員組合・書記長の合田先生から、新聞記事を送っていただいた。日教組が1月28日の宮崎市での第51次教育研究全国集会で、危険な通学路の改善を運動方針にする意向を発表したという内容だった。先生方が「すべてはこどものために」という熱い願いをもって、親とともに教室から飛び出し、危険な通学路の点検を始めたのが支持されたのだ。

私は「子どもの命を守ることは子どもの育つのに必要な時間と空間を守ってあげることだ」と最近気づいた。子どもを大人の都合や経済の的にして、狭い空間に閉じこめたり、縛り付けたりしないで、発達の流れや個性にあわせて、自らが育つ空間と時間のなかに解き放ち、それを大人が手を広げて守ってあげたいと思う。

山梨市石和町で2月23、24日開催される「子どもを守る文化会議」には同じ思いをもった方々と様々な討議が予定されている。当会も数人の会員がパネルやアンケートも携えて参加する。次号で報告したい。

（杉田久美子）

●2001年度も終わり。1995年春から7年。クルマ社会への人々の視線は変わったでしょうか。会は何を残したか、これから何ができるのか、一緒に考えてください。アンケート活動、一人でも二人でも、思い当たるお知り合いあれば、参加してください。　（藤本真一）

地方支部と、地域連絡係の制度について

支部は、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動するために便利であれば、設立してもよいものと思われます。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡係は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化する意味もあります。また、世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡係は会則に規定はなく、「会報に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方」という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる会報に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

（文責・藤本）

編集後記　●この2月1日から「道路運送法」が改正され、バス・タクシーの規制が緩和された。新規参入や撤退が自由になるというが、バス業界では「届け出制」への移行で赤字路線の廃止がより加速するといわれている。その2日前、ある二輪車メーカーが「2月23日に11万2千円の低価格スクーターを発売する」と新聞紙上で発表した（『朝日』1月30日）。将来は、国内外の生産拠点を活用した価格競争を通じて5万円台で新車が販売可能になるという予測も、紙面上で有力視されている。そうなれば低所得層の多い高齢者世帯にとっても、格安の費用でクルマ社会に参加できるようになり、代替手段としての公共交通の存在意義は一気に低下するであろう。「自分の足は自分で守れ」というイデオロギーの浸透を、二つの記事から因縁のごとく感じた。（齊藤）●会員の皆さんの知識や考察力や熱意や…いろいろの深さとすばらしさに圧倒される思いで編集作業をしながら、多くのことを学ばせていただいています。今井博之さんのお話（p8）にもあらためて考えさせられました。会設立の原点、これからの方向性を考えるとき、忘れたくない問題だと思います。（足立）●お花見にちなんで、その1。近所にソメイヨシノが見事に咲き誇る都立公園があります。そこにくる花見客の違法駐車が、今年もうちの前に並ぶんだろうな…。その2。桜の花が素晴らしい並木道もあります。薄桃色のトンネルを散歩するは、この時期の楽しみです。（梅沢）

代表より　三田直水

今年1月21日、京都府綾部市で集団登校中の小学生（幼稚園児を含む）の列にワゴン車が突っ込み12人が死傷した。私はまたか、と暗い気持ちになった。今まで何度、このような事故を耳にしたことだろう。ドライバーは腰がつったので、伸ばしていて気がついたら車が子どもたちにぶつかっていた、という。ほんの一瞬のドライバーの不注意が、大量の殺傷事件につながる。

ガードレールも歩道もない危険な道を、子どもたちは毎日学校へと歩かされている。子どもたちの命の保障はなく、その生殺与奪はまさにハンドルを握るドライバーに委ねられている。それでも根本的に、人の命を守る歩行環境が整備されることはない。事故現場には花が供えられ、後にガードレールが設置されるのかもしれない。しかしそこだけの話で、他の道は依然として今までのままだ。

年間に500人の子どもがクルマに殺され、70000人の子どもが負傷する。なぜこれほどの数の子どもたちが、犠牲にならなければならないというのだろう。世界ではいたるところで戦争がおこなわれ、市民である多くの弱者である子どもや、老人が犠牲になっている。日本もその例外ではない。日本には殺人を目的とした戦争があるのではない。しかし便利さを追求する大人たちの、無意識の暴力に対する無関心が存在する。（その後この事件は、故意に行なわれた可能性があると報道された。真相は不明だが、いずれにしろ子どもの命を簡単に奪う環境であることに変わりはない。）

版下作成：梅沢博　　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文