クルマ社会を問い直す 第38号

2005年1月31日発行（年4回発行）一部400円（送料含）
http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk　mail: kstn@k.email.ne.jp

発行：クルマ社会を問い直す会
代表：三田直水
連絡先：〒162-0825 東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506　生活思想社内
Tel & Fax 03-5261-5931
編集：足立礼子・粟野宏
入力・校正：山室真澄・安達博
郵便振替口座：00140-7-39161

●会の目指すもの●

- クルマ優先でなく人優先の社会へ
- 安全に道を歩きたい
- 排気ガス、クルマ騒音のない生活を
- 公共交通、自転車は私たちの足
- 減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

4車線道路のうち3車線を公園に模様替え。中国雲南省玉渓市にて。（撮影：杉田正明さん）

山形市内を走る100円循環バス。バスには地域活性の役割も。（撮影：小林和彦さん／関連記事13頁）

★表紙用の写真を募集しています★

目　次

9/23横浜カーフリーデーに参加しました
（藤本真一　大内えりか　鈴木一之　後藤昇　杉田久美子）…2
山形市でクルマ抑制のシンポジウム開催（小林和彦）……5
小平市「自転車スイスイ」主催、今井氏講演会の報告
（渡辺進）……8
論文寄稿　不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（川村雅則）…10
高知路面電車サミットに参加して（杉田久美子）……13
特別寄稿　日本で公共交通を体験して（鄭京淑）……15
お知らせ／新入会員ハガキメッセージ ……18
案内板　第50回子どもを守る文化会議
クルマ社会を問い直す会10周年記念総会
関東地域定例懇談会案内
子ども環境学会第2回大会……19
ワーキンググループから ……20
各地での要望書・意見書・質問書etc.
兵庫県道路協会のアンケート結果に、もの申す（小林義和）‥21
投稿　会10周年に向けて私のとりくみは……（木村孝子）……23
ご近所の底力…岐阜版（安達博）……24
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその6
――ネーミングライツの使い方（鈴木浩司）……25
我が国の車社会の問題点（平井正信）……25
批判より啓発を（藤田亜津子）……27
大気汚染難民第1号は国王（小林和彦）……28
「京都社会フォーラム」に参加して（小松敏郎）……29
JRの調査で浮かび上がったクルマ依存（中里俊之）……30
イラスト「おおさむ、こさむ」（種村康子）……32
会・会員に関する報道・投稿記事 ……33
事務局・会計・副代表より・投稿規定ほか ……34

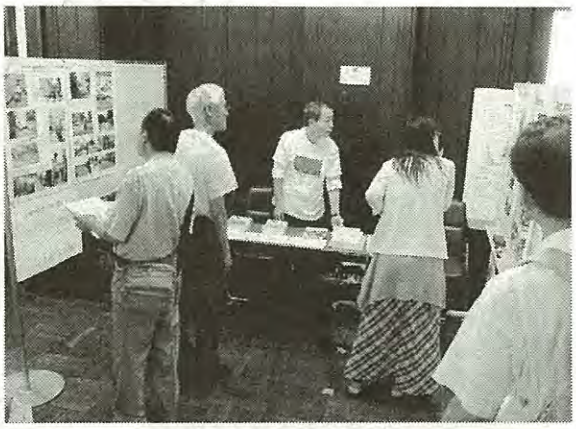
リポート 会の活動

9/23 横浜カーフリーデーに参加しました

藤本真一　大内えりか　鈴木一之　後藤昇　杉田久美子

9月23日に、神奈川県横浜市の2箇所の会場でカーフリーデー（1998年から世界各地に広がる「市街地にクルマの休日を設けよう」という運動）が開催されました。横浜美術館前広場では大道芸や実験展示、横浜開港記念会館では参加団体約40団体のパネル展示とシンポジウムが開催されました。当会は協賛団体で、パネル展示に参加。広場イベントの参加者はのべ約1万人、パネル展示会場は約80人の来場があり、また各団体の交流の場ともなり、地域に「クルマのない日」を作るための最初のイベントとしては大きな一歩になりました。来年は行政（交通規制）も交えての本格的な日にしていきたいと実行委員会では話し合われています。当日は当会会員10名の参加・協力をいただきました。

今回実行委員長をなさっていた大内えりかさんと、当会会員でもある鈴木一之さん（企画当初から別のNGOとして参加）がご寄稿くださいましたので掲載します。また、展示スタッフとなってくださった会員の後藤昇さんと杉田世話人から報告いただきます。　（藤本真一）



クルマ社会を問い直す会展示ブース

人の暮らし・自然環境優先の社会を

大内えりか（横浜カーフリーデー2004実行委員長・環境カウンセラー）

私は長年、物の豊かさ・便利さ・快適さを追求する人間の活発な活動により自然環境が劣化していくことに、心を痛めている。人間の生活基盤である地球はたった一つの、かけがえのない住み処であり、また、その地球上の資源・エネルギーの有限性が自明の事となった今、現在の人々は勿論のこと、将来の人々の暮らしの質にも配慮した暮らし方を選択しなければならない。

欧米の環境先進国における多くの政策は、自然環境と人の暮らしへの配慮を礎にして立てられる。そのため、交通分野の政策では、大気汚染・気候変動の大きな原因の一つとして考えられている車の対策として、歩行者・自転車・公共交通を優先する交通政策を行っている。

その一環として、近年、欧米の多くの都市においてLRT（次世代型路面電車）の導入が活発化している。2003年、「横浜にLRTを走らせる会」が発足した。この「横浜にLRTを走らせる会」の会員が中心となって都市における大気汚染問題・人や自転車への配慮・公共交通の利用促進・地域資産の再発見などを目的とした横浜カーフリーデー2004が開催された。横浜において初めての試みであり、準備期間が短かったにも拘らず、環境・福祉・まちづくり・交通などさまざまな分野のNPO・市民団体が39団体も参加し、市民が中心となって、車優先の社会を見直す機会を提供するイベントとなった。

9月23日のカーフリーデー当日、「クルマ社会を問い直す会」が配布していた資料の中の、車による子どもへの心身的影響についてのアンケート結果に私は大きな関心を持った。現代の社会において、忘れられていた部分、しかし、最も大切なこころの問題に関してであり、車社会の問題点をこのような観点から取り上げていることは大変に意義のあることと思う。以前、仏教哲学の第一人者である中村元氏と現代の経済・産業優先の社会におけるこころの問題について語り合ったことを彷彿とする。

多くの人々が声をあげ、大きなうねりとなり、子ども達にとってよりよい社会となるようにと、こころを砕く人が増えてほしいと願わざるを得ない。

来年も、横浜カーフリーデー2005で人の暮らしを優先し、豊かな心を育む社会を創るために「クルマ社会を問い直す会」と共に活動できることを願っている。

横浜カーフリーデーURL：
http://www.yokohama-car-free.com

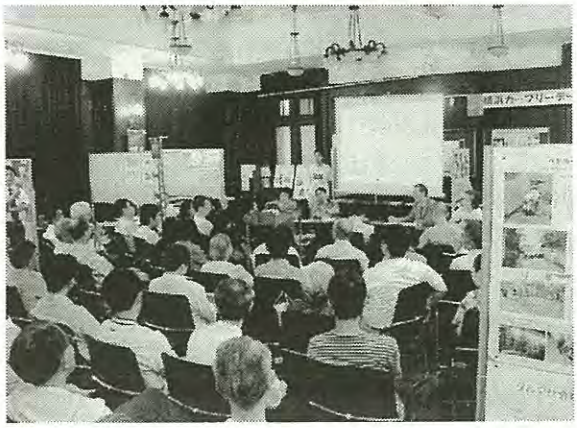
横浜スタイルを確立。「横浜カーフリーデー」

鈴木一之（当会団体会員 環境NGO 滅煙倶楽部（めつえんくらぶ）代表）

2004年9月23日に行われた横浜カーフリーデーに滅煙倶楽部も企画参加しました。もともと、7月頃、横浜でLRTを走らせようとしているグループのシンポジウム後に、カーフリーデーもしくは、その周知のためのイベントを横浜でやれないか検討している、という話を聞きました。9月まで時間もあまりないので、とりあえず関係者向けの宣伝チラシを私が作り、横浜カーフリーデーメーリングリストで電子ファイルにして配ってもらいました。この当時は凄い勢いで参加団体が増え、また細かい状況が日々変化していたので、チラシデザインの細部を修正する作業を毎日しては、メーリングリストで更新ファイルを流していましたね。環境に関するデザインワークによってサポートを行うのも、デザイナーやイラストレーターの集まりである滅煙倶楽部の活動のひとつですが、今回は時間も予算も無いなか、よくあれだけの人たちを集めたものだと、実行委員会の方々の日頃の努力に感心しています。

当日、滅煙倶楽部は横浜開港記念会館の屋内展示組として、横浜カーフリーデーにちなんだミニイラスト展や発行物の交通環境問題に関する部分の拡大出力展示を行いました。お隣のブースが当倶楽部も団体加盟している「クルマ社会を問い直す会」でしたので、いろいろ便宜を図っていただき感謝しています。

当初、数人で始めた話が30前後の団体を巻き込み、一万人の参加者を記録できたのは、過度なクルマ社会に対する危機感が多くの人々に共通の認識としてあったからだと私は信じたいです。正直言って、毎週のように横浜で打ち合わせをするのは足立区民として大変でしたが、単にクルマを敵視するのではなく、新しい交通環境づくりに有効な手段として、横浜スタイルのカーフリーデーは発展していって欲しいですね。(2004.12.09)



展示会場で開催したシンポジウム

※尚、滅煙倶楽部は名称変更の準備中ですので、情報提供は私の事務所のホームページで統合しております。

※滅煙倶楽部はタバコや排ガスによる大気汚染の改善を求めるNGOで、クルマ社会を問い直す会の団体会員です。

「アマゾン通信BLOG!」

http://office-amazon.cocolog-nifty.com/blog/

（東京都足立区在住）

カーフリーデー参加記（1）

後藤昇

カーフリーデーという催しに興味があり、一度参加してみたいと思っていました。横浜でカーフリーデーがあると会報で知り、行ってみました。

まず、参加団体のパネル展示の行われている横浜市開港記念会館に行きました。40ほどの団体が参加していました。パネル展示は円形になされ、順番に見て回ることができるようになっていました。問い直す会もパネル展示を行っており、私も資料配布などを手伝いました。資料配布の相手は、他のパネル展示を行っている人、来場した人半々かなと思います。ということはパネル展示に来場した人はそんなに多くはないということになると思います。100人ぐらいかなあ。

親子ウオーキングで歩きを楽しむ

この後、もう一つの会場である横浜美術館前の広場に行ってみました。こちらのほうはかなりの人数がいました。というのは大道芸や実験展示やフリーマーケットをおこなっていたからです。横浜市が燃料電池車の展示を行っていました。また子供が乗れるちびっ子バスには行列ができていました。のべ1万人が広場に来たということですが、そんな感じで人が多かったです。

パネル展示のときは人が少ないなと思っていたのでこの人達がパネル展示にも来てくれたらなあと感じました。パネル展示に人が少なかったのは会場の設定とも関係していると思います。というのは、美術館前の広場とパネル展示の会場である開港記念館とは歩いて30分ほど距離があるからです。やはりパネル展示は多くの人に見てもらうためであり、両会場は近くに、できれば隣接しているべきでした。

美術館前広場からまたパネル展示場に戻りました。シンポジウム（「車社会を考える：カーフリーは町の賑わいの出発」）があるからです。パネリストとして、環境自治体会議の上岡直見さんが、横浜の交通の問題点を話し、質疑応答、解決策の提案などがありました。シンポジウムのなかで、特に印象に残っているのは、パネリストの加藤三郎さん（環境文明21代表理事）の発言です。ヨーロッパのカーフリーデーは実際に車が制限禁止されるが、それはカーフリーデーが選挙の争点の一つになるからだ、という発言です。日本のカーフリーデーは、カーフリーデーを目指すイベントに過ぎず、それもまだ少数の都市で催されているに過ぎないのです。

イベント会場の横浜美術館前広場

日本で本物のカーフリーデーを行うのは、まだ先だなあと感じました。しかし、カーフリーデーも少しずつ増えています。カーフリーデーを行う都市がもっと増えれば、選挙の争点になる日もそんなには遠くないと思います。われわれももっと力をつけてカーフリーデーを行う都市を増やし、本物のカーフリーデーを実現したいと思いました。

（東京都新宿区在住）

カーフリーデー参加記（2）

杉田久美子

「あなたも参加できる横浜カーフリーデー～この日はクルマをおいて出かける～2004」に参加した。会でパネル展示をしたので、少し手伝いに出かけたのだ。その会場は歴史的建造物である横浜市開港記念会館だった。私は地図に従って桜木町から歩いた。だだっ広い道路にガラガラのバスがビュンビュン走っていて、歩道を歩いている人はほとんどいない。カーフリーデーのめざす街の賑わいとは程遠い、何とも親しみのない街になってしまったものだと思いながら、会場に向かった。

会場の開港記念会館は市民のオープンな活動スペースになっていて、さまざまなイベントや学習会に使われているらしい。こういうのを「動態保存」というそうだ。今回のカーフリーデーのパネル展示は横浜の環境を考える市民活動グループの力作が並べられ、皆さんの熱気が伝わった。こうした方々の間にクルマ社会がもたらす環境負荷の認識が高まっているのを肌で感じることができた。シンポジウムのパネラーの加藤三郎氏、上岡直見氏、大内えりか氏のそれぞれのお話も有意義なものであった。いかんせん、会場が人の流れから完全に外れていて、一般の参加は少なかったのは残念だ。帰りは関内駅まで歩いたが、こちらのほうは幾分人が歩いていたかな。

もうひとつの会場では大道芸やフリーマーケット、レンタサイクル、親子ウォーキング、太陽光や風力発電、燃料電池実験やらがあったらしい。会場が若干離れていたので、連動性がとりにくかったようだ。しかしながら、進取の精神を底力に持っている巨大都市、横浜で、カーフリーデーが始まったことは全国に大きな影響力を与える一歩となるだろうと思った。市民グループ同士の交流が共感性を生み、大きな力になっていくと思うので、当会の会員で横浜の方が是非名乗りを挙げて、来年度からはもっと積極的に参加できることを願っています。

（千葉県松戸市在住）

リポート 会の活動

山形市でクルマ抑制のシンポジウム開催

小林和彦（地域活動連絡係）

11月20日（土）の午後、山形市中央公民館で「クルマ抑制で市街地再興」という中心テーマによるシンポジウムを開催しました。次第と内容の概要は以下のとおりです。

- **開催あいさつ**　中里副代表
- **時間配分説明**　小林地域活動連絡係
- **クルマ社会を問い直す会の概要説明**　粟野世話人
- **話題提供**　3人（以下に詳述）　約1時間
- **自由な意見交換**　約1時間

ロの字のテーブル配置で意見交換

●開会あいさつの内容（事項）

最近のひどい被害を各地にもたらした異常気象などの環境問題とクルマ問題との関連、依然として多い交通事故死と様々な罰則・取締り（携帯電話しながらの運転、酒気帯び運転、駐車違反取締りの民間委託化など）強化の動向、公共交通機関の利便減退と都市計画の矛盾、クルマ社会進展に伴う住民間交流の希薄化、街と人を豊かにするにはクルマを多く入れるよりも何か別の方法を模索する必要　→　有意義なシンポジウムなので忌憚のないご意見を。

●話題提供者とタイトル、及び要旨

①杉田久美子さん（当会世話人）

「クルマ社会と子供たち
……アンケート集計から見えるもの」

・当会会員今井博之さん執筆の『クルマ社会と子どもたち（その後）：交通鎮静化の海外の取り組み』と『アンケートに見るクルマ社会と子ども[ダイジェスト版]』との二つの資料を紹介しながら話を進めた。

・今井氏著の冊子にある「6歳児の知覚・認識能力を大人が擬似体験すると」により、クルマに対する6歳児の諸知覚能力は大人と比べかなり未発達であり、また6歳児はファンタジー的などの独特の思考を持ち、クルマ社会に対する適応しにくい性向が強いことを説明。

・『アンケートに見るクルマ社会と子ども[ダイジェスト版]』により、子どもたち自身と保護者、教師たちの感じ方や意見、求めているもの等を紹介した。

・スウェーデンが政策としている「歩車分離」とは別の考え方として、オランダで採用した「歩車統合」という歩行者優先の「ボンネルフ」（生活の庭）を紹介。

・スウェーデンの心理学者S.サンデルスの「子どもには道路交通が要求する多くの事態に対処できるだけの生物学的能力がない」という言説のとおり、子どもたちに対する交通安全教育には限界がある。

②結城玲子さん（山形市在住の景観デザイナー、山形ユニバーサルデザイン研究会会員）

「高齢者、障害者に優しい道路環境とは」

・ユニバーサルデザインとは、あらゆる人が暮らしやすい社会を作りましょうという概念と捉えてほしい。

・ユニバーサルデザイン研究会会員としての研究活動などを通して把握しえた国、県、市の道路に対する取り組み状況と将来像を紹介し、行政は道路の美観形成には力を入れるようにはなったものの、クルマ走行優先の道路づくりから未だに脱却していないと感じた。

・国道、県道、市道はすべて連結しているのだから、一体化した施策が求められる。

・多車線化などにより道路を拡幅し、街中をクルマが高速で走り抜けるのにどんな意味があるのか。

・地域で住み続けたい高齢者、自立を目指す障害者の外出が盛んになる中で、歩道の質の整備を行うとともに、歩道の斜面部分をなくす（波うち状態の解消）など、歩道と車道の区切り方に見直しが必要である。

・自転車は歩行と同じく重要、しかし山形では自転車道

路の整備が遅れている。
・寒冷地としての対応も考慮が必要

③小林和彦（地域活動連絡係、シンポジウム開催発起人）「街の賑わいと街路景観……歩道と車道、そして駐車場との関係から」

・「歩行者に優しい道路」という言葉が行政でも使われることが多くなり、実際に歩道づくりと歩道整備が盛んになっているが、車道拡幅と併行しているために、クルマの通行量と速度も上昇し、歩行者が道路を横断するのに指定された横断歩道まで迂回せねばならず、逆に不便かつ危険が増しており、近所付合いが疎遠になってコミュニティ分断の状態が進んでいる。また、歩道を横断するクルマも多く、そのために車道沿いが斜面状になっているために歩道自体が危険なままである。さらに、街並みも駐車場造りで刃こぼれ状に破壊が進み、道路拡幅と相俟って貴重な歴史的建造物まで解体されている。
・道路が危険なうえに、排気ガスと騒音で不快であり、街並み破壊で街の魅力と風格まで喪失しては、街を快適に、そして楽しく歩くことは不可能で、歩行者で賑わうような状態にはなりえない。
・以上のような状態を形成している大きな要因として、歩道の内側に駐車場が民間の手により（公共施設も公的機関により）ばらばらに造成されることが挙げられる。都市計画の概念の中には道路造り推進の思想は強いものの、「駐車場の計画的配置」の概念は無に等しい。
・今後は駐車場の造成をしっかりと都市計画の中に組み入れて、20年～50年計画で公共施設として計画的に統合配置し、歩行者の安全と街並み景観の修復と、「歩行者優先」の実質化のためクルマ通行を全面禁止または部分的抑制により車道と歩道を一体化して、歩行者による市街地の賑わい回復を図ることが望まれる。
・何よりも市民自身がクルマの利用を少しずつでも減らしていけるよう、価値観と意識の転換が必要である。

●自由な意見交換（その要旨）

◎自転車重視と駐輪場に関する発言

・複数車線のうち1車線を駐輪場にしたら　・中心商店街の車道をせばめて駐輪場にしたい　・山形では自転車専用道はないし、駐輪場を市の全体計画の中で設置する発想がない　・放置自転車対策条例が適用されているのは山形駅前のみ　・中心商店街の七日町の裏側に大きな駐輪場もあり、そこへの駐輪の呼びかけ表示もあるが、

買い物客はやはり店の前に駐輪

場所がわかりにくいし不便だから多くの買い物客はすぐ店の前の歩道に駐輪する　・商店街としては自転車での買い物客も大切なので店の前の歩道に駐輪するなとは言いにくい、また歩行者の邪魔にならないようきちんと駐輪してくれればよい、また自転車整列する人が常時巡回している　・歩道を歩行者の通行帯と施設帯に区分し施設帯に駐輪できるようにしてきちんと誘導したら　・自転車は歩行と並んで都市には重要な交通手段　・自転車を悪者にすると街が淋しくなる　・車は車でも自動車と自転車は違いが大きく、駐車と駐輪にも大きな違いがある　・高齢者が自転車で商店街に来る時は買い物荷物もあり店の前に自転車を置くのは当然、大目に見るべし。

◎歩いて楽しい街づくりについての発言

・緑があって犬をつれて、店があってアイスクリームでも食べて……そんな雰囲気が楽しめる道路がほしい　・山形のタテの1車線をぜひ歩行者専用道路にしてもらいたい　・車椅子との関係で歩道の幅には国とか県で基準があるのか　・山梨県の甲府ではパークアンドライドの試行をやって市民の反応についての集計が進められているはず（金沢市でもという別の人の発言も）　・（中心商店街青年部の人）トランジットモールは時期早尚なので現在のクルマの一方通行を対面交通に戻してゾーン30にするのがベスト。フランスのナント市の例に学んだ。歩行者はどこでも横断可能でバスも便利になる。何とか実現したく更に検討を加えるための研究会を立ち上げる　・無用のクルマの素通りを奨励するような街の構造を変えるべきだ　・ジグザクしたコミュニティー道路の延長連結を　・郊外の大型スーパーに人が集まるのは駐車の

利便に加えてスーパー内部での回遊性を楽しめるから・回遊性を何で中心街でできないのか　・連続した各商店街が現在はばらばらだが連携できるようになれば大きくて素晴らしい回遊ルートになる　・中心商店街がさびれるということは街としての基本がなくなり顔がなくなることだ　・山形には正月の初市という中心街路約2kmで開かれる車締め出しの露店と屋台の市が開かれて大いに賑わうが、できればいつもそのような状態が望ましい・私のような自転車も乗れない高齢者でも歩行者が横断しやすくバスが便利な商店街なら少々遠くても足が向く。近くても地下道でしか横断できない駅前商店街には足が向かない　・高齢者の都心回帰も多くなっている

◎その他の発言

（街づくりの手立てと話し合いの必要性など）

・このシンポジウムの場で問題点を洗い出すだけでは勿体ないので行政、商店街の人も加えて一緒に解決を図っていくべきだ　・道路は商店街だけのものではなく、みんなのものだから、一般市民、商店会（1つの商店会だけでなく複数の商店会）、行政、バス会社の人びとが一緒になってトータルな話し合いを重ねる必要がある　・商店街の若い世代の人が中心になって話し合いの場が設けられることを期待したい　・話し合いの場の設定はやはり行政のリーダーシップでの声がけが重要だと思う・（中心商店街青年部の人）徒歩や自転車など環境に負荷をかけない買い物客への割引サービスも実施したい（他の参加者からも類似のアイディア）　・国土交通省などの国の機関が街づくりのモデル都市探しをやることが多いので山形市やここの商店会も名乗り出て積極的な活用をお勧めしたい　・人家の少ない郊外の広い歩道も通学路などとしてやはり必要　・かつて地下道、歩道橋がはやり、現在はペデストリアンデッキがはやっているが、どれも交通弱者対応にはなっていない　・カーナビ等の普及で他県からのクルマが狭い裏通りまで侵入するようになった　・高齢ドライバー対策も必要だ。

●ふりかえって

私は、企画の段階から開催直前まで、どの程度の参加者数にすべきか悩みました。一方的にクルマ問題の重大さと「問い直す会」の存在をできるだけの多くの市民に伝えるだけならば、50人でも100人以上でもよいのでしょうが、第一に私1人でそんなに大勢の人数を集める力も体力もないし、よほどテーマや内容を一般市民にも魅力あるものにしないと大勢を集めるには無理があります。また、できるだけ多くの一般参加者に発言の機会を与えたいので、あまり大勢の人数では誰しもなかなか発言しにくくなります。だからといって数人や10人以内では特定の問題意識の高い人だけの「内輪の会合」になってしまい、一般市民や街づくり関係者への広がりとアピールする力を持てなくなり、また“能弁者”ばかりが多くなっても何時間あっても足りなくなる心配があるので、PRや勧誘活動もさほど活発にはやらなかったこともあり、結果的に全員で18人となり、途中で帰られた方を除き、ほとんどの参加者が発言できました。

さらに期待が高まる100円循環バス

コーディネーターを務めた世話人の粟野宏さんが最後の場面で語ったように、中心商店街の活性化策とクルマ問題との関連などについて地域に即した具体的な話し合いができたことは、市民一般の方々との接点ができて大きな収穫でした。多忙な中、非会員ながら話題提供してくださった山形市の結城さん、函館からかけつけられた副代表の中里さん、話題提供してくれた杉田さん、粟野さん、その他会場設営、受付等で協力いただいた皆様に心より御礼申し上げます。　（山形県山形市在住）

山形シンポに参加して

杉田久美子（世話人）

小林氏の報告にありますように3人の話題提供があり、その後、質疑応答と討議がありました。商店会の方、行政の方、地元で市民活動をされている方など町に対する思い入れと問題意識が皆さん強く、活発な意見交換とな

りました。私が特に印象に残ったのは会場となった公民館がある「七日町通り」の商店街の青年部の方の発言でした。彼は商店街に来られるお客さんの利便性を考えながら、客が減りつつある商店街の賑わいを取り戻すためにどうしたらよいかを真剣に考え、実際に専門家に聞いたり、訪ねたりして、勉強していました。その結果、現在2車線の一方通行を対面通行にして、フランスのナントで行われている「ゾーン30」を採用するのが最良ではないかという意見を述べました。それを受けて、地元でユニバーサルデザイン研究会をされている結城玲子さんが「行政に働きかけて社会実験をしたらどうか」という提案をされました。

実は私はひそかな山形ファンなのです。「七日町通り」は古くて山形独特な建築や昔のハイカラ建築であった家や店が点在して残り、そこに新しい現代的なおしゃれな店もあって、私にはその混在が魅力的に写ります。又、地元に芸術系の大学ができ、店や通りのスペースが若者の活動や発表の場になっているのもよく見かけました。

商店街の方にとっては歩いて来られる方も自転車で来られる方もクルマでこられる方もみんな大事なお客様でしょう。それでも敢えて、クルマの負荷、危険性、その大きさやスピード、排気ガスや騒音を考えて、例えばクルマの通行を「沈静化」(つまり、通行を減らす、速度規制をするなど)する。でも客を減らさない、できれば増やすためにどうしたらよいか知恵を出し合う。前述した「ボンネルフ」(生活の庭)の発想は歩車統合と言われるそうです。クルマに優先権を与えません。歩行者も自転車もクルマと同等の権利が認められ、守られるという考え方です。通りは車道のどこででも人の横断自由。まるで通りは長い広場のようです。七日町通りがそんな通りになることを願っています。小林ご夫妻、そして山形の皆様、ありがとうございました。

(千葉県松戸市在住)

リポート 地域イベント報告

小平市「自転車スイスイ」主催、今井氏講演会の報告

渡辺進(地域活動連絡係)

この1年間、私の住む小平市(東京都)では、道路交通問題もとりあげて市のまちづくりに貢献する市民運動がいろいろありました。私が関係するものだけでも、小平市第三次長期総合計画策定のための市民ワークショップ(成果は「市民提言書」)、市内の交通不便地域(4地域)で一斉に動き出した「この地域にもコミュニティーバスを走らせてください」という市議会への請願署名運動(2ヶ月の間に3地域で合計13000筆の署名が集まり、12月初めに請願手続き、12月10日、建設委員会での第1回の審議には30席の傍聴席が超満員)などです。

また、私が代表を務める小平市の「自転車スイスイ」の会は、小さな市民運動としては大きな仕事が2つできました。会が独自にとり組んだ「小平市・自転車安全道路マップ」の完成(青焼き版)と、小平市教育委員会の「市民学習奨励学級」の適用を受けて行なった秋の講演会です。いずれも詳しく報告したいものばかりですが、今回は、11月13日に小平市中央公民館にて開催した、クルマ社会を問い直す会会員であり、吉祥院こども診療所所長、子供の安全ネットワーク・ジャパン幹事である、今井博之さんを講師に招いての講演会の報告をさせていただきます。

●「歩行者と自転車にやさしいまちを」講演

今井氏はまず、交通安全教育を柱とする日本の交通安全政策と、道路環境の整備を優先させるスウェーデンの

講演する今井博之さん

政策とを、スライドで平易に比較・説明し、日本がスウェーデンより30年遅れていることを事実で示しました。その差を端的に示したデータが、表1です。

スウェーデンでは、理論的実験的裏づけをもって、1997年に国会が「ビジョンゼロ」を決議しました。この意味は、「交通システムによる死者・重傷者をゼロにすることを長期的目標とする」ということです。これを達成するためのキーワードが3つあります。

①歩車分離、②クルマ速度の抑制、および③持続可能な安全システムです。

ところで、①は交通量の多い大きな街道ではできますが、狭い生活道路では事実上実行不可能です。そこでオランダ生まれの「ボンネルフ」(生活の庭)が注目されました。オランダでは、「ボンネルフ」に指定された区域での交通法規のポイントは次のようなものです。

◎歩道と車道を区別してはならない。◎道路での住民の休憩や立ち話、および子どもの遊びを禁じてはならない。◎クルマの速度は人が歩く速さや自転車の速度と同等でなければならない(実際は30km/h以下)。

この考え方は歩車分離とは全く逆なので、「歩車統合」とも呼ばれ、また、クルマの速度が30km/h以下であることから、「ゾーン30」とも言います。この速度の上限値には重要な意味があります。表2からもわかるように、クルマが歩行者に衝突する速度が30km/hより大きいと、歩行者の死亡率が急に高くなるのです。

オランダ政府は、2010年までに生活道路の8割を「ゾーン30」にし、死傷者数を1995年比で50%に減少させる、との目標を決めています。日本が交通安全政策で見本にしているイギリスも、子どもの交通安全教育からボンネルフ型へ交通政策を転換しています。

今井氏は次のことを強調して話を終えました。

「公共交通を整備し、歩行や自転車による移動を奨励することで、市民はクルマ(マイカー)依存から抜け出し、クルマの総量を減らすことができます。その結果、渋滞は少なくなり、交通事故は減り、環境は大気汚染と騒音から開放され、まちの中心部は昔からの商店街が復活し賑わうようになるでしょう。」

※当日の記録が不十分なため、37号会報に同封された本会発行の今井氏の冊子『クルマ社会と子どもたち(その後):交通沈静化の海外の取り組み』を参考にさせていただきました。表1は同冊子からの転用、表2は、同冊子の図5を元に作成したものです。

(東京都小平市在住)

表1 交通事故死者数(率)の比較(0〜14歳)

	日本	スウェーデン
歩行者事故死亡数(死亡率)	181人(0.97)	4人(0.24)
自転車事故死亡数(死亡率)	70人(0.38)	2人(0.12)

※死亡率は、0〜14歳の子ども人口10万人あたりで計算
反町吉秀 チャイルドヘルス Vol.6 No.12, 2003より

表2 衝突時のクルマの速度と歩行者の死亡確率

衝突速度(km/h)	30	40	45	60
歩行者の死亡確率(%)	約5	約25	約60	〜100

「歩行者と自転車にやさしいまちを」講演会に参加して

杉田久美子

渡辺氏が「自転車スイスイ」を立ち上げた動機は退職後、自転車を移動手段に暮らすことを決心したこと、自宅から市内にある評判のよい公立病院に行ったところ、道中が極めて危険な道だったこと、だそうです。小平市は東西に長い地形的特長があり、青梅街道は車の往来が激しく危険であること、平坦なため自転車は使いやすいこと、緑地など自転車で楽しめる資源が多いこと、などからこの会の主旨に賛同する方は多く現在、地元の会員が20名位おられるそうです。年齢層の幅も広く、議員もおり、活動体として期待が持てる会だと思いました。とにかく発足以来2年で、自転車のための道路マップを作成された行動力に驚きました。会員が分担して自転車で走り回り、マップが完成したそうです。

講演後の交流会では、子どもが幸い軽傷だったが交通事故に遭った話、ヨーロッパのいくつかの国でサイクリングを楽しんでいる方の話などを聞き、共通の視点を確認できました。そして皆さん、愛車とともに帰っていかれました。渡辺さんの自転車は、最近はほとんど見かけない配達用のごっつい自転車でした。折りたたみのできるスマートな自転車あり、ママチャリあり、おしゃれっぽい自転車ありで、それぞれのスタンスでこの活動をされているのが楽しく伝わってきました。当日会場にて、脱クルマの本、アンケート冊子等の販売に協力していただき、ありがとうございました。小平市の「自転車スイスイ」の活動に注目し、応援していきたいと思います。

(千葉県松戸市在住)

■ 論文寄稿 ■

不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態

川村雅則

タクシーやトラックの運転手の労働環境などを調査研究している川村雅則さんに、寄稿していただきました。

＊

最近、街を歩いていると横断歩道や交差点付近でのタクシーの客待ちが目につく。夜の繁華街ではタクシーが道にあふれている。ともすればマナーが悪い・邪魔であるとタクシー運転手自身に批判が向かいかねない事態である。だがその背景に何があるのか。本稿では、労働組合の協力で実施した調査の結果からタクシー運転手のおかれた状態を示し、最後に彼らとの共同の可能性を検討する。

※調査は北海道内のタクシー業界の労使を対象に2003年度に実施したもので、本稿で示すのはタクシー運転手2161人の回答結果である（うち札幌市内の運転手は1348人）。文中の比率は無回答を除いて算出したものである。詳細は拙稿「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」を参照。

■規制緩和・競争の促進

2002年2月、タクシー業界に規制緩和が本格的に導入された。「改正」道路運送法の施行である。これにより、新規の事業参入や増車が許可制となり（需給調整規制の廃止）、タクシー料金の認可も緩和されることとなった（価格規制の緩和）。この規制緩和で事業者間の競争が促進され、高コスト体制の是正・料金の低下・新サービスの開発が進むだろうという利用者にとっては、ばら色の事態が想定されていた。そして規制緩和導入から約2年後、政府・規制改革会議は、その経済効果は52億円あったと述べ、一層の規制緩和の必要性を主張している。と、ここまでの話であれば規制緩和はまことに喜ばしいことのように思えるだろう。だが実際はどうか。

なるほど、規制緩和以降、タクシー事業での新規参入や増車は著しい。北海道では2004年の8月までで、24社・155台（全国では333社・2774台）の新規参入の申請があり、さらに240台の増車の届出（同9536台）があった（国交省資料）。だがこうした供給に対して需要、すなわちタクシーの利用はバブル崩壊以降、一貫して低下しているのだ。例えば実車率（利用者を乗せて走行した距離÷総走行距離×100）をみても、バブル期の45％というピークに対し平成14年度は34％である。地方都市のひどつである室蘭市では25.4％（13年度）という値だ。車両（実働日車）当りの営収も4万円強から3万円を割るに至っている。つまり、求められていたのは規制緩和による競争の促進ではなくむしろ過剰なタクシー台数への対応だったのだ。結局、規制緩和は限られたパイ（利用者）の熾烈な奪い合いをもたらすことになった。ではそうした状況のもとでの運転手の実態をみていこう。

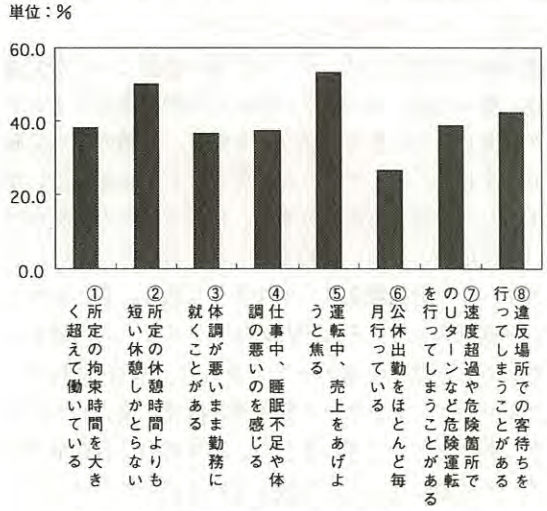


図1　最近の自分の働き方にみられる問題状況

■「自発的な」労働強化

第一にみられるのは自発的な労働強化だ。タクシー運転手の賃金は、一般的な労働者が年功制賃金であるのに対して、歩合に依存している。つまり給料は日々の売上

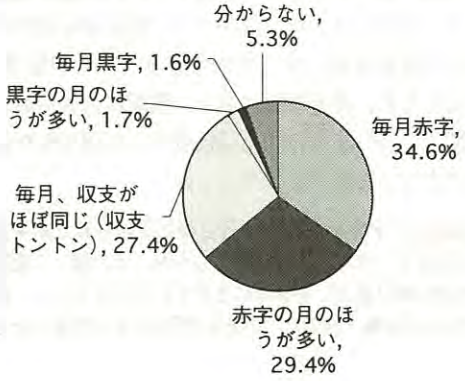


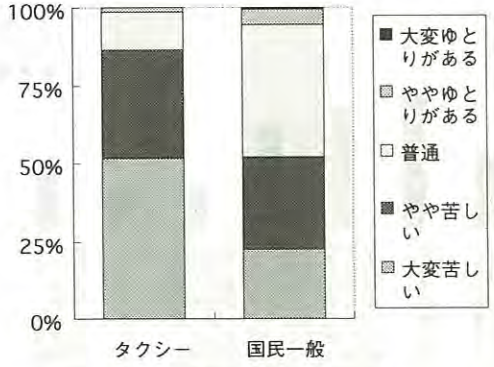
図2　毎月の世帯の収支

に連動している。よって、限られた利用者の奪い合いという今日の競争の熾烈化は個々の運転手の「自発的な」労働強化をひきだし、無理な運転行為をも発生させることとなった（図1）。とくに地方都市や札幌市を中心にして、売上をあげようとする運転中の焦り（⑤）、休憩時間の短縮（②）、拘束時間の延長（①）、危険運転行為（⑦⑧）等々が高い割合で生じている。冒頭に示したごとくである。

■低収入、厳しい家計の状況

だがそうした労働強化によっても低収入は免れない。これが第二の特徴である。タクシー運転手の年齢構成は中高年のウェイトが高く、本調査でも50代が6割を占めていたにもかかわらず、年収（税込み）は平均で286万円という水準だった（厚労省の統計で試算すれば一般労働者との年収格差は40，50代では300～350万に達する）。しかも地域により事態は一層厳しい。すなわち札幌市で働く運転手の年収は相対的に高かった（それでも平均で311万円だが）のに対して、旧産炭地で働く運転手は225万、また地方都市では242万円という低さだった（いずれも平均値）。

もちろん世帯全体でみれば妻のパートを中心とした世帯員の就業（回答者の7割が世帯員に就業者あり）で家計は補われているとはいえ、毎月の世帯収支は赤字が主流だという。すなわち赤字が合計で64.0％に及び（図2）、そうした赤字の世帯では、「預貯金の取り崩し」（73.6％）のみならず、家計を別にする家族や勤め先からの借り入れも一部で行われたり（それぞれ15.4％、7.2％）、消費者金融からの借り入れも比率はごくわずかだがみられた（5.7％）。また図3のとおり、生活意識は「大変苦しい」が半数に達し、「普通」のウェイトが最も高い国民一般（厚労省『国民生活基礎調査』）と比べてもその差は大きい。タクシー事業はサービスの差異化が困難で営業収入に占める人件費比率が8割弱と非常に高い。競争圧力の一層の高まりが人件費のさらなる削減に向かうことが懸念される。



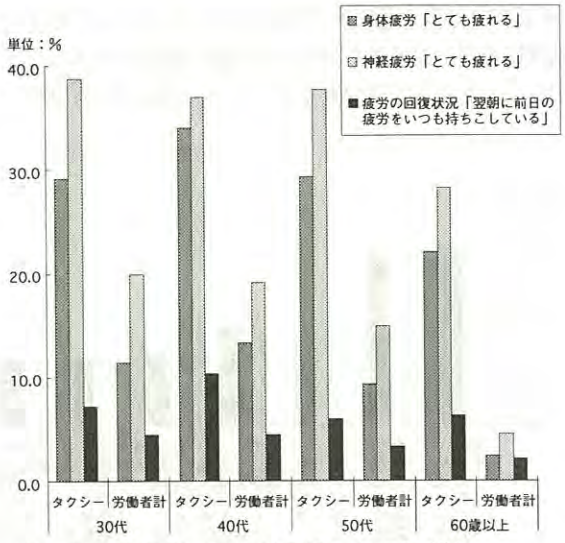
出所：国民一般は厚労省『平成13年 国民生活基礎調査』より。

図3　タクシー運転手と国民一般の生活意識（50代）

■疲労の蓄積と事故の増加

第三は疲労の蓄積など健康上の問題だ。そもそもタクシーなど職業運転手の労働衛生には十分な配慮の必要なことが以前から指摘されてきた。なぜか。一つは運転作業が高い精神的負担をともなうためで、いまひとつは深夜時間帯を含む長時間の変則的な勤務時間制という条件が健康を維持・改善する上で不利だからである（例えば札幌のタクシーの場合、勤務は朝8時から夜中の2時までが主流）。だがそうした必要性にも関わらず問題は先送りされ、規制緩和はむしろ問題を深刻化させている。具体的に疲労についてみてみよう。

図4は、仕事での「強い疲れ」（身体及び神経）を感じているものの比率と、疲労の回復が最も不十分なもの（「翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている」）の比率を年齢別にまとめたものだが、50代ではそれぞれの値は29.3％、37.7％、6.1％を占めている。一般労働者と比

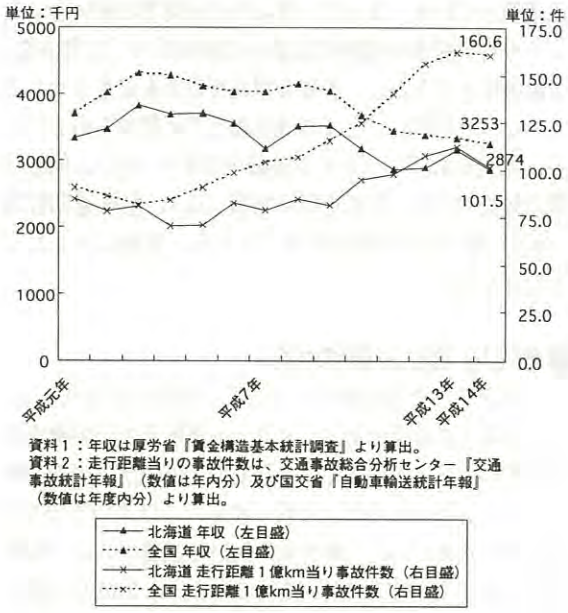


注1：本調査回答者（タクシー運転手）と労働者計との差の正規分布検定を行った。
注2：労働者計の疲労及び疲労回復状況は、旧労働省『平成9年 労働者健康状況調査』結果。

図4　タクシー運転手と一般労働者の仕事による疲れと、疲労の回復状況

較しても強い疲れと疲労の蓄積は顕著だ。

こうした疲労の蓄積は交通事故の潜在的な危険要因といえるだろう。図5は政府統計でタクシーの年収とタクシーが第1当事者となった事故の推移をまとめたものだが、年収（▲）の低下に相反するように走行距離当りの事故件数（×）が増加している。事故は様々な要因が複雑に絡み合い発生するものだが、これまでみてきたような競争の熾烈化にともなう労働強化や疲労の蓄積も無縁ではあるまい。経済的規制の緩和は社会的な規制をも侵食しながら進んでいるといえよう。



資料1：年収は厚労省『賃金構造基本統計調査』より算出。
資料2：走行距離当りの事故件数は、交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』（数値は年内分）及び国交省『自動車輸送統計年報』（数値は年度内分）より算出。

図5　北海道及び全国のタクシー運転手の年収及び走行距離1億km当りの事故件数

■強まる共同の可能性

以上のとおり、事態は深刻である。タクシー運転手は今日、過重労働さらには危険運転行為の選択を余儀なくされ、かつ、疲労を十分に回復できずに働いている。だが批判はタクシー運転手に向けられるべきだろうか。否、批判は市場原理そして私的モータリゼーションを基調としたわが国の交通政策にこそ向けられるべきであり、その点での共同が追求されるべきではないか。最後にその可能性を検討する。

図6はタクシー運転手の要望をまとめたものだが、①タクシー台数を適当な数に、②労働条件の改善を、という要望が高率でみられるのは当然のことだが、加えて、私的モータリゼーションの改善という課題などが意識されてもいる。例えば、⑩自家用車の総量規制は46.8％（札幌市内で働く運転手に限定すると57.0％）、⑪公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策は44.6％などである。また⑧交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充も小さくない。

マナーの悪さ・事故の増加だけみればタクシー運転手自身に批判は向かうことになるだろう。だがタクシーのみならずトラック・バスなど交通運輸労働者は規制緩和のもとで厳しい状況にある。彼らの実態に目を向け要望に耳を傾けるならば彼らが共同すべき存在であることが理解されよう。いま、その具体化が求められていると考える。

（北海学園大学教員・北海道札幌市在住）

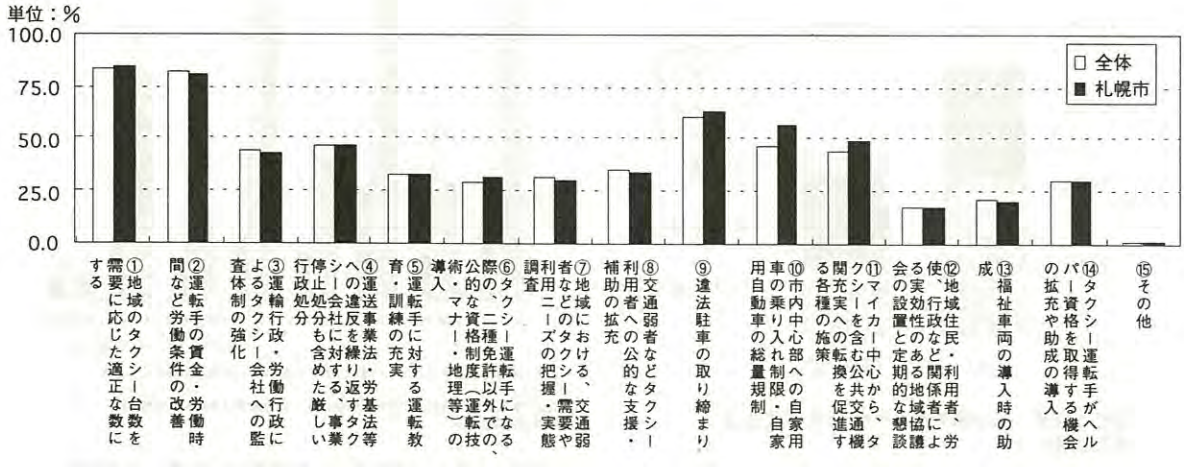


図6　タクシー運転手の要望（全体及び札幌市群）

リポート イベント報告

高知路面電車サミットに参加して　杉田久美子（世話人）

去る10月22日から24日の3日間、高知市において、第7回全国路面電車サミットが開催されました。私は後半、夫と中国からの客人と3人で出席致しました。今回は併行して、ユニバーサルデザインをテーマにしたセッションがありました。盛りだくさんの企画内容でしたので、以下簡単に列挙します。

サミット会場の様子。参加団体の報告タイム。

●サミットの概要

10／22

ユニバーサルデザイン・シンポジウムセッション1

・国土交通省道路経済調査室長深沢敦志氏の基調講演：「都市の基盤としての路面電車」
・高知工科大学助教授寺部慎太郎氏の報告：「利用実態から見た高知における路面電車の意義」
・パネルディスカッション

10／23

・電車パレード（ノルウェー、ポルトガル、オーストリア、ドイツ車両の貸切運行）
・国土交通省鉄道局川勝敏弘氏の基調報告：「わが国におけるLRTの実現に向けて」
・全国・路面電車ネットワーク委員長の岡将男氏の報告：「LRT推進議員連盟の現状報告と課題」
・土木学会関西支部本田豊氏の報告：「路面電車の新設・延伸に向けて～どうしてできない！LRT」
・その後は5つの団体から事例紹介と提言がありました。その中では廃止が決定している岐阜の路面電車の存続活動をしている岐阜未来研究団の堀氏の現況報告と協力要請が印象的でした。

10／24

ユニバーサルデザイン・シンポジウムセッション2

・国土交通省の車両工業企画室大野正人氏の基調講演：「低床LRTの基礎技術の開発とこれから」
・広島電鉄の中尾正俊氏の報告：「都市交通のユニバーサルデザインを目指して」
牽引力のある路面電車事業者としての誠実さと情熱が伝わるお話でした。
・パネルディスカッションでは武蔵野美術大学教授の森山明子氏が路面電車を都市の中の川に喩えたのを面白いと思いました。
・政策研究大学院大学教授森地茂氏の総括コメントにて終了しました。

●路面電車もバスも元気なまち、高知

私は路面電車サミット参加は4回目ですが、専門的・技術的な話は程ほどにお付き合いし、そこの路面電車と町を楽しんできましたので、その感想を述べさせていただきます。

まず、高知サミットでは高知市民と土佐電鉄さん、行政が路面電車を大事に守ってきた歴史の重みを感じました。そして高知で2泊して過ごしてみて、路面電車やバスの公共交通機関を大事にしてきたことによって、市民が特にクルマを持たない高齢者や障害のある方や学生が暮らしやすい町になっており、その恩恵を観光客も受けていると思いました。高知の路面電車は寄せ集め車両で有名です。見栄を張らずに、実用主義で古き車両を活用し、大事に思う気持ちが素敵だと思いました。とにかく

6分待てば次の路面電車が来るから心強い。

6分間隔で走っているなんて、すごいです。しかもJR高知駅の改札口のまん前から、サミット開催ということで、花で飾られて、大通りを快走していました。私たちは残念ながら乗れませんでしたが、新型低床車両もあるそうです。高知市は路面電車だけでなく、バスも元気です。面白いことに路面電車同様、相当年季の入った旧タイプのバスも走っていました。

観光客用にはMY遊パスという一日乗車券（700円）があって便利でした。それは3つの交通機関が一日乗り放題です。一つ目は桂浜や竹林寺などの少し遠い観光地をまわるのに便利な「MY遊バス」です。これには映画「となりのトトロ」に出てくる「ねこバス」のようなボンネットタイプのレトロバスもあって、それに乗った時は田舎のでこぼこ道を連想して楽しみました。二つ目は市内を東西と南北コースで循環するコミュニティバスです。私たちが乗ったのはゆずりん号という名前が付いていて、新型低床で、車椅子対応で、カラフルなミニバスでした。丁度車椅子の方がお1人で乗っておられました。降りるときは運転手さんがスライド式のボードを置くと、その方は1人で降りていかれました。3つ目が今回の主役の路面電車です。私たちはこれ1枚で主だった観光地に簡単に行かれて大満足でした。高知で感じたのは歩いている人、自転車に乗っている人が多いということです。高知の人は海と太陽に恵まれて、外に出ることが多く，健脚になるのでないかなと思いました。

行きは普通の路線バスだったが、
帰りはこんなボンネットバスがきたので感激。

●日曜市には「人の道」のにぎわい

もう一つ、楽しめたのが日曜市です。高知城へ続く大通りの片側2車線を使って、1キロ位続く市が毎週開かれています。農産物、海産物、手作り饅頭、お茶、お寿司などが色とりどりに並べられて、観光客を楽しませてく

楽しかった日曜市。地元の常連客も多いようだ。
自転車での買い出し客もいる。

れます。市民にとっても日常的な場でもあり、観光客目当ての商売とは違う親しみを感じました。私たちは飽きることなく、お店を覗きながら、手作りお饅頭やアイスクリームを食べたり、屋台のうどん屋でお昼を済ませたり、市の賑わいを楽しみました。食べ物だけでなく、布地や花や刃物などのお店もあって、昔ながらの生活の匂いを感じました。そういえば、私の子どもの頃には近くで「三八」という市があったことを思い出しました。こういった地場の取れたて、作りたての商品を直接の生産者から買うというもっともシンプルな売買である「市」をもっと復活させるといいと思いました。クルマのために造ってしまった道路を人間にとり戻すための方法、道路シェアリングの一つとして、「歩行者天国」や「定期的な市」を復活させて欲しいものだと思いました。

それにしても、やはり、高知空港から市内に入る道路は日本中どこにでもみられるスプロール化が進んでいました。クルマ対応の大型店舗やロードサイドのファミレスやゲームセンター、ドラッグストアやレンタルショップなどなどは中国の客人に日本のクルマ社会の負の側面もしっかり見てもらう教材となりました。高知市内は公共交通が便利で、アーケード街や市もたくさんあって、そこでいきいきと楽しそうに働く市民の姿があって、私にとってはそれが何よりのもてなしだと思いました。

会の役目としては、出来立ての今井さんの冊子を持参し、会場に置かせてもらい、子どもアンケートの時、大変ご協力していただいた野市幼稚園の元園長さんにお礼を申し上げることができましたことをご報告いたします。高知の皆様、ありがとうございました。お疲れ様でした。2年後は長崎市での開催です。お楽しみに。

（千葉県松戸市在住）

□ 特別寄稿 □

日本で公共交通を体験して

鄭　京淑
（中国広東省広州市　広東外語外貿大学国際経済貿易学院助教授）

会員とともにしばらく日本に滞在した中国の方から、自動車問題に関して感じたことをご寄稿いただきました。

※皆様のお知り合いで、非会員ではあるが自動車問題についてご寄稿をいただきたいと思う方があれば、掲載を検討しますので、ご相談ください。（会報担当）

交通問題に関してはまったくの門外漢であった私が、交通、都市交通、公共交通に興味を持つようになったのは偶然の出会いから始まった。2000年、JICA（国際協力機構）が行う中国都市化戦略に関する調査に参加したとき、調査団員のなかに都市交通・土地利用担当の杉田正明という方に出会ったのが大きなきっかけであった。クルマ優先社会への鋭い批判、脱クルマ、クルマに依存しない国土構造・都市づくりの提案に真剣で熱心な様子を見て、変わった方だなあ、と始めは思っていたが、ディスカッション、会話、体験が深まるにつれて、その気持ちと主張が徐々に納得できるようになった。

しかし、クルマ社会の被害・公共交通の意味合いと大切さへの認識は、やはり自分が日本に行ってさまざまな交通手段を実際に体験できるようになってからはっきりしたような感じがする。今年の10月中旬から11月中旬まで、国際文化交流財団の支援で日本へ行くチャンスが与えられた。四国の高知から関西の大阪・京都、中部の名古屋・豊田・岡崎、関東の東京を経て、北海道の函館・札幌まで、日本列島の南から北まで、一応回った。

一ヶ月の間、実にたくさんの人々に出会い、それぞれ個性のある町を楽しみながら、日本社会の仕組み、日本の産業、日本人の生活様相を浅いながらも自分の目で確認でき、それなりのインパクトと示唆を得ることができた。それらのなかで、ここでは日本の公共交通から感じたことを素直に述べさせていただきたい。

●高知1　路面電車サミットに参加して

「第七回全国路面電車サミット2004」が私の日本滞在中高知で開かれるとのことで、クルマ社会を問い直す会の会員である杉田夫婦の案内を受けて高知へ行くことにした。日本で路面電車を見たことも乗ったこともないので、一体どんな乗り物であるか興味深かったことに加え、日本に来る前から先進国では今NPO、NGOなどの民間組織の活動が活発で、社会の流れを多くの市民に望ましい方向へ向かわせるのに役立っているということもしきりに耳にしていたので、路面電車サミットを通じてその様子もうかがいたかったのだ。

決してぴかぴかではないけれど、6分ごとにがんがん走る路面電車。サミット中は正面に飾りをつけて。

サミットには23日の午後、24日の午前中参加したが、幾つかびっくりしたことがある。民間組織の主催する会議なので、旅費・資料代などは自費であるはずなのに、会場には参加者が溢れていた。パネリストのプロフィールを覗いたら、なんと国の国土交通省の政策担当者、高知県の役人、政治家、大学の教授、鉄道会社のリーダー、個人経営者などなど、それこそ日本列島の各地域の多様な分野から来ていた。会議は資料の準備から、会議場のレイアウト、司会、講演の内容、進め方などすべてにおいてかなりのレベルであった。テーマに焦点が欠け、自己中心的で、遠慮しがちな学会活動・学術会議に比べれ

児童館活動か何かから帰る兄弟。
降りる時、切符が見つからず、乗客みんなで心配した。

ばよっぽど面白そうだった。

なんと言っても、全国から有志者達が自発的に集まって、関心のある特定の社会問題の解決を巡り、語り合い、智恵を出し合い、動機付けあい、行動を起こし、課題を絞り、ネットワークを組んで政府の政策決定と市民の行動に働きかけるという姿勢は、素敵だった。社会のあり様を望ましい方向へ変えるために自分も役立っている、と感じられること自体誇り高く、甲斐があるだろう。久しぶりに現代社会における「同志」の意味合いを味わえた。

●高知2　多様な公共交通手段を満喫

会議が終わってからは高知観光。それからがまた楽しかった。一日700円の乗車券を買えば、市内でバスも路面電車も全部乗れるそうだ。せっかくだからまず路面電車へ。だが、次から次へと走る彩りの面白い、出身が違う――ポルトガル、オーストリア、ドイツ、ノルウェーなどの国から来た電車を見て、迷ってしまった。どっちに乗ればいいだろう？ 100年もの歴史を持っている「土電」の古いタイプの路面電車に乗っていたら、なんとなくロマンチックな気持ちになった。自分が映画に出演している主人公の様に感じられた。

周辺を見ていたら、綺麗にお化粧したしゃれたおばあちゃま達が多かった。小学生らしい兄弟がサークル活動に一緒に行くような様子も見えた。降りる時、切符が見つからなくて慌てている男の子を、運転手が怒鳴らず忍耐良く待ったのも印象的だった。

高知の路面電車の便利なところは、市街地のメイン道路を走ることにある。港と高知駅を路面電車で繋いでいる。線路は高知駅の改札口の寸前まで伸びているので、歩かされなくてあり難い。

路面電車だけではない。色鮮やかでかわいい玩具みたいな「よさこいぐるりんバス」、クラシックなデザインの桂浜と市街地を結ぶ「MY遊バス」、それもぐるりんバスは南北コースと東西コースがあり、MY遊バスは送りと迎えのバスがそれぞれ違うコースを走るので、余計に楽しかった。

一つとても印象に残っていることがある。ぐるりんバスに乗ったとき、一番前のほうに車椅子のおじいさんが見えた。周囲を見たら同行する人はなく、一人でのお出かけらしいので、どうやって乗降するのだろうと心配になった。しばらくすると、おじいさんがベルを鳴らした。すると運転手がわざわざ席から降りて専用の踏み台みたいなものを取り出し、バスと道の間に敷いてからおじいさんが降りるのを手伝ってあげた。やさしいなあ！まったく初めて見る光景であった。身体障害者まで利用しやすくさせるために、バスの出入り口を広く取り、低床に設計し、バス会社は踏み台を用意し、運転手はやさしく手伝ってあげる。老齢化社会への準備、交通弱者層に気を配ることが、高知の公共交通の一角を通じて覗くことができた。

可愛らしいぐるりんバス、「ゆーず号」、
この他にも「くろしお号」がある。

充実している高知の公共交通システムのおかげで、一日半を使って日曜市、高知城、桂浜、坂本龍馬記念館、高台寺などの観光地を効率よく、低コストで、愉快な気持ちで楽しむことができた。サミットで配られた各種マップ・高知観光ガイドブッグも役立った。このような状態だったら、海外からの個人旅行者でも自分の趣味・都合に合わせて自由に、気軽に動ける観光地ではないか？

やっぱり坂本龍馬が生まれ、明治維新の幕を開け、日曜市を300年以上も続け、よさこい祭りを生み出した高知であるからこそ、このような凄い公共交通システムが築かれたのではないだろうか？ 土佐電鉄さんには今からももっともっと頑張って、環境にやさしい、人に優しい公共交通のあり方を日本に、中国に、世界に見せてほしい。

●京都での失敗

高知での印象があまりにもよかったので、京都へ着いたら早速駅前でバスの一日乗車券を買った。日本一の観光地として有名な町だから、景色の楽しめない地下鉄に乗るのは馬鹿馬鹿しいので、バスに乗ることにした。だが、駅前のバス停はバスを待つ人が溢れていて結構待たされた。三十三間堂を回って西陣会館へ行こうとしたら、

今度もバスを待つ人が多くて時間が食われそうだった。それにちらちら雨も降っている。やむをえず高い料金を払ってタクシーで向かうしかなかった。

結局、京都ではせっかく買った一日乗車券を使うのをやめた。どこへ行ってどのバスに乗れば、予定のスポットへいけるか、地図を見ながら探すのは大変だったし、乗ったとしても道は渋滞でなかなか前へ進まない。時間が勿体無い。その時路面電車のことが思い出された。1200年の歴史を持つ古都として、町全体に渡ってこれほど豊かな観光資源を作り上げた町だから、京都市内を路面電車のネットワークで張り巡らせば、いかにすばらしいだろう？ 京都のイメージにもぴったり。

京都は『京都議定書』をスタートさせ、二酸化炭素の削減を世界に向けて宣言した都市だ。脱クルマのパイオニアとして、大胆に路面電車中心の町に作り変えれば、世界に最も説得力のある先進イメージの都市に変貌するのではないか？ そしたら、京都の観光資源にもう一つの画期的な資源が加えられ、世界から脚光を浴びるだろう。

●松戸の北小金：つらかった自転車体験

東京では松戸市の北小金にある杉田さんのお宅にホームーステイをした。日常生活品は駅前で買うそうだが、バスの便が少ないし、片道しか走ってない。自転車に乗るのが一番よさそうだった。ちょうど天候も最高な時期だったから、日本で自転車に乗ってみたかった。また、自転車なら自信満々。つい最近広州へ転勤する前まで、長春（旧満州国の新京）では道が凍っている時以外はずっと自転車頼りの生活をしていた私だ。

いい気持ちで家をでた。それが駅へ向かう道路へ出た途端、へえっ？ 何処を走るんだ？ 道路が狭すぎる。見ていると自転車はなんと歩道を走っていた。杉田久美子さんが「私が前で走るから後をついて来て」と言った。だが、10メートルぐらい走って、これでは私には無理だとわかった。歩道はきついほど狭い、それに所々に電柱が立っている。もっと酷いのは歩道沿いの各家の玄関のあるところは、車の出入りを容易にさせるために斜めにしてあるので、でこぼこになっている。自転車だけだったらまだいいのに、その歩道を歩く人がいるし、時たま対面の方向からこっちへ向かって走る自転車にも出会う。そんな時は危なくて降りるしかなかった。うっかりしていたらいつの間にか道路のほうへ出てしまうので、何度も久美子さんに注意された。一番気楽な乗り物であるはずなのに、一刻も油断ができない。歩く人がなく、ほかの自転車も見えないとき、さあー、スピード出そうと思ったら、今度はまた交差点になる。住宅街の区画が大きくないので、何時どこの道から車が出てくるかわからない。

クルマ椅子の男性のためにスライド板を設置する運転手。

わずか十分ぐらいしか経っていないのに、汗びっしょり。すっかり自信を失った。北小金の道より広い長春の贅沢な自転車専用道路に慣れきっていたから、この技では北小金ではどうにもならないことがわかった。冗談話だが、もし自転車の技の大会をするならば、多分日本の奥様連中はチャンピオンになれるかもしれない。後で注意して見ていたら、私が回った都市では自転車専用道路はなかったような気がする。なぜ人は道から追い出され、窮屈なところに偏って歩かなければならないのか？ 車に乗る人だって、歩く時もあるだろう？ 家族の人も自転車に乗る人がいるだろう？ 健康に良く、環境にもやさしく、事故も少ない安全な自転車を気軽に使えるような町を作るのがそんなに難しいだろうか？

●東京・大阪：蜘蛛の巣のような鉄道網に支えられた巨大なメトロポリス、メガロポリス

東京と大阪では鉄道が世界一のメトロポリスとメガロポリスを作り上げるのに、如何に重要な役割を果したのかを確認することが出来た。500キロメートル以上離れている東京と大阪を新幹線でたった3時間で結んでいる。行こうとしたら何時でも行ける。日帰りも充分できる。もちろん、料金を払わなければならないが。移動するのに時間、金銭、体力などの面でいつも苦労し、切符を手に入れることさえ辛い中国とはまるで別世界だった。

都市も鉄道網が蜘蛛の巣のように張ってあるので、効率よく動ける。時間通り、約束通り目的地に着くことが

できる。バスと違って、揺れることがない、ガソリンのいやな匂いもしない、電車の中は騒音が大きくないので休める、居眠りできる、読書ができる、ちょっとしたものも書ける。うっかりして乗り間違っても、元へ戻れる。おかげさまで、広い東京圏で短い期間内にいろんなところへ行って、会いたい人には約束通りぴったり会うことが出来た。東京圏が50キロ、100キロまで広がったのが理解できる。face to face が容易にできるから、ビジネスの効率は上がるし、研究者同志の交流も盛んにやれる。集積の効果を最大限に享受できるはずだ。

地下鉄が2本しかないのに、人口は1000万も超えている北京、上海、広州など中国の巨大都市の競争力が問われる。高架道路をどんどん作っても、そしてまた第三・第四・第五環状線をいくら作っても、渋滞は解消されないばかりか、ますます酷くなる一方だ。中国の大都市も、効率の角度から、地球環境への配慮から、交通安全の面から、土地節約の面から都市交通を車・バス依存から鉄道依存型に変えることに本格的に取り組まなければならない。都市交通だけでない。広大な国土を結ぶのにも、高速道路一辺倒をやめて、鉄道の密度・スピード・快適さを一段と高めなければならない。

残念ながら、中国はモータリゼーションを当たり前のように受け入れているようである。経済成長を続けるために、GDPを増やすために、自動車産業の振興に国を挙げて取り組んでいる。車の社会的なコストを巡る議論はあんまり見られない。自転車専用道路は削られる一方である。排気ガスの規制が緩いので、町の中はかすんでいて、息苦しい。騒音でうるさい。毎年交通事故で10万人以上の人が命を失い、56万人もの人が怪我をする。

中国は車依存の社会に完全に入る前に、今のうちに公共交通問題を真剣に考えなければならない。そのためには、海外の先進国から教訓を学ぶべきである。日本のクルマ社会を問い直す会のような団体の声に耳を傾けたほうがいい、積極的に交流をすればいい。

一つ好いニュースがあったので、一言補足しておきたい。中国の大連、長春は一時期路面電車の線路を大幅に撤廃し、町の外れにほんのわずかしか残していなかったのを、新しいものに蘇らすと報道した。上海と北京もかつて完全に撤廃させたが、復活させる計画を立てているとの記事があった。考えてみると、中国は道の確保に苦しむ日本と違って、道路は広く作ってあるし、土地は公有制だから、政策決定者が路面電車の魅力をはっきりわかるようになったら、案外早いスピードで普及を図るのではないだろうかと思う。またそうなることを期待したい。(2004年12月13日広州にて)

お知らせ ▌『子どものしあわせ』3月号でクルマ社会の問題の特集

月刊誌『子どものしあわせ』(草土文化)の3月号(2／5発行)で、クルマ社会の問題が特集としてとり上げられることになり、本会が企画・編集に協力しました。ぜひご一読ください。

内容：

今井博之さんの講演報告(子どもを交通事故から守るための海外の取り組みなど)／通学路の安全確保の取り組み(豊中市教職員組合・青柳隆さん)／信号の安全と路地の安全(朝倉幹晴・高橋安也子)／地方のくらしとクルマ(荒暁子さん／梅沢博)／子どもが元気に遊ぶすてきな団地(滝呂台団地)(川崎康宏)／クルマに頼らない子育て(クルマなし子育てWG)／手をつないで「歩く」こと(杉田久美子)／これからの道・クルマ・くらし方　私の提案(種村康子・青木勝・中里俊之・杉田久美子)／クルマ社会と子どもアンケートから(足立礼子)

(カッコ内で敬称略は本会会員)

問い合わせ：足立(別紙名簿参照)

草土文化編集部：

Tel. 03－3204－4814　Fax. 03－3204－4818

■ 新入会員ハガキメッセージ ■

地球環境会議京都議定書が出来て、目標がきまったのに全く進展を見て居ない。車に公害、死傷の数はほとんど変らず交通遺児の数は年々増加して居る。基本的には車の総数を減らす必要があるが具体的に進展しない等、人類の将来に対する心配が増加する一方です。(2004.11.29奈良県H.M.さん)

■第50回子どもを守る文化会議《2／26・27》

今年度は、東京で開かれます。ご参加ください。

●全体会

日時：2005年2月26日（土）
（12時受付）13:00～16:15
場所：大田区産業プラザ（京浜急行「京浜蒲田駅」下車3分）
内容：記念講演「子育てに想う～基本的人権にかかわって」（子どもを守る会名誉会長大田堯氏）、特別報告「東京の子どもたち」（スライド紹介）、合唱（新西六郷少年少女合唱団・西六郷小学校合唱部）

●分科会

日時：2月27日（日）（8時30分受付）9:00～16:00
場所：大田区西六郷小学校（京浜急行「雑色駅」下車8分）
内容：当会は第10分科会「子どもを守り育てる環境づくり」で話題提供を行います（朝倉幹晴「路地裏に子どもの声をとり戻そう！」を予定）。その後意見交換と討議。同じ分科会の東京世話人が大気汚染東京連絡会の藤田敏夫氏ですので、大気汚染にご関心のある方の参加もお待ちしています。

詳しくは同封のチラシをご覧下さい。お問い合わせ・お申し込みは杉田まで。当日直接会場受付でも結構です。

■クルマ社会を問い直す会10周年記念総会《5／21》

会場：東京都北区北とぴあ
※総会と記念イベントを開催予定ですが、時間と内容等、現在検討中です。

■2005年は毎月、関東地域の懇談会を開催します《2／10～》

会はいよいよ10周年を迎えますが、イベント開催の頻度が低く、会員同士が交流できる機会が少ないのが実情です。自由に気軽に参加できて、交流・情報交換できる場が欲しいと考え、また発送作業等での協力もいただきたく、1月から月例懇談会を開催しています。ご都合の合う方はぜひご参加ください。

日時：毎月、第二金曜日、18:30～21:30頃
当面の開催日：2005年2月10日（この日のみ木）、3月11日、4月8日、5月13日
（これ以降はまた次号でお知らせします）
内容：・情報と意見交流
・活動交流
・テーマを決めてミニ学習会
・会務・発送作業協力等
・具体的に関東圏でイベント予定ある場合の準備作業協力等
場所：会所在地の生活思想社内
東京都新宿区神楽坂2-19銀鈴会館506
（地下鉄飯田橋駅B4b出口向い側の、映画館ギンレイホールの5F）
TEL/FAX 03-5261-5931
担当世話人：藤本（別紙名簿参照）
※遅刻・早退も歓迎します。
※会員のための場ですが、興味がある方であれば非会員でも歓迎します。
※ミニ学習会が充実する場合は、会場を変えて一般に広報したいとも考えています。
※当面は東京だけでの開催で、遠方の方には申し訳ありません。

■こども環境学会第2回大会《4／22～24》

こども環境学会は昨年5月に設立し、当会も団体会員として参加しています。2回目の大会では、交通環境・交通事故予防問題もとり上げられる方向で、準備が進められています。本会会員の今井博之さんが講師に加わる予定で、展示コーナーにも会として出展予定です。ぜひ、ご参加ください。

日時：2005年4月22日（金）・23日（土）・24日（日）
場所：東京・建築会館（港区三田）
テーマ：「子どもの安全と健康のための環境作り」（仮）
内容予定（詳細未定）：22日　視察研究会など
23日・24日　国際シンポジウム・分科会・フロアセッション・総会・懇親会など
問い合わせ：こども環境学会事務局または、世話人足立（別紙名簿参照）へ。学会ホームページも参照を。

こども環境学会事務局
（東京工業大学大学院総合理工学研究科仙田満研究室）
TEL: 03-5734-3163, FAX: 03-5734-2923
URL: http://www.children-environment.org
Mail to: info@children-environment.org

ワーキンググループ（WG）から

さまざまなテーマで想いを同じくする方々が自主的に集まって活動しています。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。また、メンバーでなくとも、関連情報などがあれば各WG担当者へお伝えください。新たなWG立ち上げもOKです。
※各WGの連絡先は、別紙名簿を参照ください。

■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～

排ガスを出さない乗り物「自転車」は、交通システムの中で未来交通の柱としてふさわしい位置付けが必要です。

交通システムの現状を自転車利用者の視点から見直します。（冨田悦哉）

■クルマなし子育てWG

2004年12月には、雑誌『子どものしあわせ』の特集に執筆協力しました。（藤本真一）

以下のWGもあります。関心のある方のご参加を、さらにお待ちしております。

■路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG（杉田正明）
■交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG（伊藤晃）
■車の広告の規制WG（松本秀勝）
■仕事とクルマWG（水野玲子）
■交通平和プロジェクト（交通安全施策研究WG）（齊藤基雄）
■自動車の私的所有の放棄を宣言するWG（伊藤篤）
■省庁交渉WG（清水真哉）
■自動車メーカーと国の責任を問うWG（三田直水）
■各国の交通のあり方WG（三田直水）

新WG紹介

■議論誌WG

会報に載せられた意見や提案について、さらに掘り下げた議論を「誌上で」毎月重ねていくWGです。

【発案理由】

○これまでに会報に載せられたさまざまな意見や提案の多くが、会報の3ヶ月というサイクルの中で埋もれていってしまうのを、とても残念に感じていました。提案された方も皆さんの反応を知りたいと思うでしょうし、みんなでもっと議論すれば実現可能なものになるかもしれない意見を、お互いにフオローし合っていきませんか。
○電子メール全盛時代ですが、そのために種々の活動から疎外される会員がいることに、この会が鈍感であってはならないと私は考えます。地に足のついた、ゆったりとした生活を愛する私達ならばこそ、便利・迅速の対極にある価値を守っていこうではありませんか。

1、これまでの会報に掲載された意見や提案に対する共感や反対の議論をお寄せください（表題に、会報「　」号「　　」についての意見、と明記してください）。新たなご意見の提起も大歓迎です。さらに翌月はそれらの意見に対する議論をどこまでも掘り下げていける場にします。
2、毎月20日までに到着した原稿を編集・製本し、月末に発送します。原文をそのままコピーしますので、手書きの方は楷書で濃くお書き下さい。市販の400字詰原稿用紙3枚以内でお願いします。
3、運営は投稿料で賄います。投稿1本につき200円分の切手を同封してください。発送費とさせていただきます（この金額は暫定的なものです。半年毎に会計報告を行い修正をします）。
4、正々堂々と議論するために、会員名と住所は誌上で公表いたします。部外者に公開することはありませんので率直で忌憚のない議論を展開しましょう。
5、始めてみなければわからないので、毎月システムの改良を続けていくことになると思いますが、会の中におひとりでもこのWGの趣旨に賛同して下さる方がいらっしゃいましたら、2月20日までに、お名前・ご住所・電話番号を明記のうえ、藤田亜津子宛（別紙名簿記載）、郵送にてご投稿をお願いいたします。来たるべき脱クルマ依存社会へ向けて、ともに誌上で大いに語りあっていきましょう。（藤田亜津子）

各地での要望書・意見書・質問書 etc. …実践紹介のページ

各地で個人的に、あるいは地域の活動メンバーで、クルマ社会の問題について地方自治体や関係団体などに要望・提案・陳情・請願・質問などを出したり、意見交換をした例を紹介するコーナーです。

兵庫県道路協会のアンケート結果に、もの申す

小林義和

揮発油税などからなる道路特定財源（いわゆる自動車税）は、一般財源化して交通政策全般に使うようにすべきではないかと私は考えています。今の道路特定財源は、道路建設のための目的税として、自動車で道路を利用する人から徴収する税金です。これによって道路建設を促進して自動車利用者の利便性をさらに向上させるための受益者負担による税であると言われています。しかし、クルマの氾濫によって公共交通の利用者が少なくなり、公共交通の衰退をもたらしました。クルマの運転が困難な高齢者や子供などは、公共交通による移動の手段が奪われる結果となりました。公共交通による移動の利便性は、社会にとって不可欠な機能です。このことを考えれば自動車税はクルマや道路のためだけではなく、社会全体の公平な移動手段の維持改善にも使うべきで、例えば交通税などとして、一般財源化が必要であると考えます。先日、サイクリングの途中で道の駅に寄ったところ、たまたま兵庫県道路協会発行の「道路整備に関するアンケート結果」というリーフレット（B5版1枚両面印刷）を入手しました。

アンケートの趣旨は、「兵庫県道路協会は、道路整備の課題を少しでも解決するため、揮発油税や自動車重量税などの「道路特定財源」が、道路以外の目的に使われる事のないよう国に要望しています」とのべ、さらに道路特定財源制度の趣旨と、その税率に本則税率（揮発油税では24.3円/リッター）と、租税特別措置法で暫定的に税率の引き上げがなされた暫定税率とがあって、現在は暫定税率（同じく48.6円/リッター）が適用されていることが説明されています。アンケートの質問と円グラフで示された回答結果は次の通りとなつていました。

道路整備に関するアンケート・回答結果

有効回答1132件。

1. 道路整備の現在の状況について、どのようにお考えですか?

十分に整備されている……21.5%
まだ不十分である……78.5%

2. まだ不十分であるとお考えの方にお尋ねします。今後どのような点について力を入れて整備を進めるべきだとお考えですか?（一部複数回答）

高速道路などの自動車専用道路の整備……7.8%
バイパス整備や道路拡幅などの一般道路の改良…33.7%
右折レーンの設置や交差点改良などの渋滞対策…26.2%
歩道や自転車道などの交通安全対策……21.6%
道路緑化や低騒音舗装などの環境対策……9.5%
一部複数回答……1.2%

3. ところで、揮発油税や自動車重量税などを特定財源として、道路の整備や管理が行われていますが、このことをご存じでしたか?

知っていた……83.7%
知らなかった……16.3%

4. 現在、税率が本則税率よりも暫定的に引き上げられて、重点的な道路整備が推進されていることをご存じでしたか?

知っていた……34.4%
知らなかった……65.6%

5. これらの特定財源を道路整備以外に使うことが検討されていますが、このことについてどのようにお考えですか?

構造改革のためならやむを得ない……19.5%
まだ、道路整備が遅れており
　他に使うべきではない……16.3%
道路の整備・管理以外に使うのなら、
　本則税率まで引き下げるべきである…26.0%

従来の道路整備・管理だけでなく高速道路の
料金引き下げやその他の道路関連事業に
幅広く使うべきである……33.2%
分からない（どちらともいえない）……4.9%

この回答を集約した結果として次のようにまとめられていました。

①道路整備はまだ不十分。
②バイパス整備や交差点改良などの一般道路改良が望まれる。
③道路特定財源制度は知っていたが、暫定税率が適用されていることは知らなかった。
④道路特定財源については、現在の制度を維持したまま、道路整備・管理に加え、高速道路料金の引き下げに使うなど、道路関連事業に幅広く利用すべきである。

しかし私は、このまとめの④の結論はアンケートの結果と違うのではないかと考えたので、このことを兵庫県道路協会に問い合わせました。私が違うと思ったのは、次の点です。

問5の結果である「道路の整備・管理以外に使うのなら本則税率まで引き下げるべきである」という意見は、本則税率まで引き下げるならば、道路の整備・管理以外に使うのもやむを得ないという意見であると捕らえるべきで、そうであれば、「構造改革のためならやむを得ない」という意見と合わせて、やむを得ないという意見が19.5+26.0=45.5%を占めることになります。一方「他に使うべきではない」という意見と、「その他の道路関連事業に幅広く使うべきである」を加えた、16.3+33.2=49.5%となり、前者はこれに伯仲する値なので、まとめの④は一方的な結論ではないかと思いました。このことに対する質問と、交通弱者への配慮を忘れない道路交通政策の運営を要望する手紙を出しました。

回答は、下記のとおり（一部要約）で、アンケートの結論は修正する必要がないとするものでした。

私の質問に対する道路協会の回答

1. 自動車利用者を対象に行ったアンケートであること。

2. 問3の結果から、多くの回答者が揮発油税や自動車重量税等が道路特定財源として、道路の整備や管理に使われていること、いわゆる目的税であることを理解している。

3.「道路の整備・管理以外に使うなら、本則税率まで下げるべき」は、揮発油税等の税収が道路整備や管理に必要な費用を上回る余剰額を徴収するべきでないとの意見であり、「まだ道路整備が遅れており、他に使うべきでない」と同様、道路の整備や管理のための目的税として使用すべきとの意見と判断している。

4.「従来の道路の整備・管理だけでなく、高速道路料金の引き下げやその他の道路関連事業に幅広く使うべきである」は、道路のための目的税であることを理解したうえで、直接の道路事業ではなく道路利用者の利便に資する事業へも還元すべきとの意見である。従って、揮発油税等が特定財源として道路整備のための目的税として継続すべきとの意見は、16.3+26.0+33.2=75.5%を占めていると考え、④の結論に至った。

5. なお、道路特定財源諸税は、本州四国連絡橋公団の負債軽減（通行料金の軽減につながる）や、歩道の無電柱化、まちづくりにも使用されており、道路事業のなかでは、都市モノレール、新交通システムの支柱及び桁等のインフラ（構造物）整備事業や渋滞緩和等の社会実験にも使用されている。

意見はすれ違いました。確かに道の駅の利用者は殆どがクルマ利用者で、徒歩や自転車で訪れる人は極めて少ないでしょう。交通弱者も含めたすべての市民を対象にしたアンケートを取れば、違った結論になると思います。しかし、この場合でもクルマの運転をしない子供の意見は反映されないことになります。

「道路の整備・管理以外に使うのなら本則税率まで引き下げるべきである」との意見は、道路の整備・管理以外に使うのならば本則税率まで引き下げたうえで行うべきである、との設問であると私は考えるので、これが誤りであるとするならば、設問にあいまいさがあったためであると考えます。

水掛け論になってしまうと考えて、上記の追加意見と、交通弱者に十分に配慮し、クルマ利用者が受ける利益はクルマを利用できない人の不便のうえに成り立っていることも考慮して、広範な交通施策のために還元することも必要であることを訴えて回答への礼状としました。

なお、さきの回答文と共に参考資料として、アンケート結果の詳細な分析結果と、雑誌「道路」2004年4月号に掲載された「平成16年度道路関係予算と道路財源」（原田保夫）、と「平成16年度重点施策のポイント」（宮田年耕）のコピーが送られてきました。前者の資料の中

に「道路特定財源諸税の税率の推移」を示す表が含まれていました。

これによると、諸税の内訳（〔　〕内は平成16年度税収予算・億円）は、揮発油税（国税）〔28,285〕、地方道路税（国税、全額地方へ譲与）〔3,041〕、軽油引取税（地方税）〔10,750〕、石油ガス税（国税、1/2を地方へ譲与）〔282〕、自動車取得税（地方税）〔4,572〕、自動車重量税（国税、1/3を地方へ譲与）〔9,566〕〔合計56,495〕と示されています。このうち、これらの税収額の約50%を占める揮発油税（いわゆるガソリン税）は、昭和29年（1954年）に13円/リットルで始まり、その後数回の改訂で昭和39年（1964年）に24.3円/リットルになっています。本則税率とはこの値をいっています（今から40年前）。その後、昭和49年（1974年）に重点的な道路整備を推進する目的で暫定税率が29.2円/リットルで発足し、これも数回の改訂を経て平成5年（1993年）以降48.6円/リットルが適用されています。本則税額が制定以来数回の改訂を経ているのは、物価水準にスライドさせたものと考えてよいでしょう。とすれば、暫定税額も数回の改訂で適用されている現在の48.6円/リットルも重点的な道路整備が目的とはいえ、物価スライド分も含んでいると考えるべきでしょう。本則と暫定を峻別する意味が分かりません。

クルマ利用者の大半は、クルマを利用することによって、交通弱者を生み出していることをほとんど意識していません。自動車税が道路建設のための目的税であることが十分に浸透しているだけに、クルマ利用者は自分の払った自動車税が、道路建設以外に使われることに不快感を示すのです。まして40年も前の本則税額と現在の暫定税額の対比を持ち出されたのでは、暫定税額で本則よりも余計な税を負担させられているという感覚になるでしょうから、本則税額にまで下げて欲しいと思うのは当然のことでしょう。アンケートでは、いかにも本則税額に戻すべきであるかのように意見を誘導しているように感じてしまいます。

質問を送るとき、返信料として80円切手を同封しておきました。返信時には添付資料が増えたので、送料は60円追加されていましたが、回答を確実に入手するために、返信料の同封は効果があったのかも知れません。

（兵庫県川西市在住）

投稿　会10周年に向けて私のとりくみは…　木村孝子

世話人及び会報作成者、その他この会の活動に関わっておられるみなさま、いつもごくろうさまです。

本業を持ちながら、この世の中のクルマの悪業の数々（事故、汚染、騒音、その他さまざま）と奮闘しておられる姿に、どういう労らいの言葉をかけていいかわからない程です。ご苦労さま、と言いたいと思います。

会報37号の事務局だよりにもあったように、会員も減少気味だし、会の維持もたいへん、の言葉に感じ入っています。

医師今井博之さんの「クルマ社会と子ども」の冊子では、大人のクルマ社会の中に生きる子どもの困難さを認識すると同時に「イラク戦争は石油の奪い合い、自動車の石油消費量は全体の消費の3分の1」を知り、これは覚えておかねばならない数字と認識いたしました。

さて、2005年はこの会が創立して10周年なのですね。

名前ばかりの地域連絡係として、なにかしなければと一大奮起しています。

市長をはじめ地域の方々に「クルマ社会をどう考えるか」、質問状を投げかけたいと計画しています。（米沢市長さんはクルマを捨てた、と会報36号で米沢の方が投稿を書いておられましたね）

10周年記念のとりくみとして、私のささやかな工夫がもしお役に立つことがあれば幸せです。

次号（39号）、あるいは次々号（40号）で紹介させていただきたいと思っています。　（茨城県竜ヶ崎市在住）

投稿

ご近所の底力…岐阜版

安達博

NHKのTVの「ご近所の底力」でも取り上げて欲しい事件が、岐阜市郊外の岐阜県庁敷地内でありました。

11月12日金曜日の夕方5時前、近所の小学校4年生の自転車の女の子と、岐阜県庁南前のバスターミナルに入るバスが接触事故を起こしたのです。

現在、岐阜県は県庁の西に隣接して、岐阜県警の高層ビルを建設中（05年秋完成予定）で、昨年、地元住民への十分な説明無しで県庁内の通過道路を閉鎖しました。このため西側の通学路に車が流れ込み、子供会や複数の自治会が岐阜県庁や市役所に何度も申し入れをし、通学路の安全対策（岐阜市担当）は、カーブミラー、通学用路側帯の拡幅、側溝フエンス増設、道路の改修などずいぶん進みました。また、PTAも動き、県議会でも住民の訴えを受けた議員が現場調査に参加し議会質問をおこない、岐阜南署からは、朝の小学生の通学時間に合わせて、パトカーの順回や交通指導警官が何人もが、交通指導に数ヶ月も立つなど対策がとられました。

そのなかで岐阜県庁担当者は、地元住民に対して「県庁内の道路封鎖がこれほど地域住民の皆さんに迷惑をおかけするなど予測できなかった。県警ビル工事中、気がつかれたことはすぐ連絡して欲しい。」と陳謝、約束しました。

接触事故は、この閉鎖された道路の代わりに、工事現場北側の高い塀に沿って、東西にバスターミナルに繋がる幅3mぐらいの歩行者、自転車だけの臨時通路の東出口で起きました。この出口、県庁前バスターミナルの入口に出るのです。

バス停にいる弟を迎えに行くよう、お母さんに頼まれて小4のお姉ちゃんは、自転車でこの通路を抜けてバスターミナルに出た所で、入って来たバスの後輪に接触、自転車は巻き込まれたのか、前輪は曲がり、女の子は間一髪で助かり、顔は青ざめて「一生懸命ブレーキをかけたけど」と言っていました。後輪に捲きこまれたら最悪のことになるところでした。

バス運転手の通報でパトカーは来る、お母さんも駆けつける、近所の人も通りかかり、自治会や子ども会にも翌日には連絡が行き渡り、対策が議論されました。

「気が付かなかったがここは危ない。大人は気をつけて出るけど、子供では無理だ。」

「塀の角を削って見通しを良くするよう県に自治会から申し入れる」

「岐阜バスもここでは徐行をするよう、連絡する」

「飛び出せないよう、看板やポストを出口に置いてもらおう」

月曜日の朝からご近所が、日頃の底力を発揮し始めました。なんと、数人の自治会長や役員さんが電話や、直接県の担当窓口を尋ね、事故の内容と防止対策を要請され、子ども会は小学校に連絡しました。

なんとびっくり、県は、自治会の連絡を受けすぐ、動いたのです！

最初に、臨時通路東端に「止まれ、とびだしキケン」の表示板と赤い標識ポストが置かれ、次は見通しを良くするため工事現場の高い塀のコーナーを1日～2日で削りました。(写真上)

削られて見通しがよくなった工場の塀と、「止まれ」の看板と三角ポスト

岐阜バスへも岐阜県から、この場所での徐行が要請され、バスは徐行を始めました。(写真下)

徐行するようになった岐阜バス

ここを通る人は結構多く「これは良い」「見通しが良くなった」。自治会役員さんや地元の人、子ども会も「よかった。こんなに速くやってくれるなんてびっくり」「やはりみんなでうごかにゃいかんね」とみな喜んでいます。

「子どもの目線で街を造る」を痛感した事件でした。また顔見知りの元気な女の子が無事で、なによりでした。

（岐阜県岐阜市在住）

投稿　楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその6
――ネーミングライツの使い方

鈴木浩司（仮名）

なにかと話題の球団合併、ことの起こりは2004年の早春に大阪近鉄バッファローズが打ち出した「球団名の売却」でした。これは「ネーミングライツ（命名権）」という「広告手段をめぐるビジネス」です。企業名がユニホームに載ったりニュースで流れればイメージアップになります。たとえば、「グリーンスタジアム神戸」→「ヤフーBBスタジアム」などですね。徐々に広まりつつあるようで、横浜市では今後整備する公共施設でネーミングライツ制度を導入するとか……？

「赤字が問題」の道路に使えないでしょうか。国土交通省だって「海岸の管理・清掃にネーミングライツを検討」などと言っています。道路にネーミングライツが登場するのも遠くないかも？……というわけで、「ネーミングライツの使い方」をちょっと考えてみました。

例えば、渋滞で大気汚染がひどい道路をなんとかしようとすると……「排ガス規制を厳しくする」「ディーゼル車を閉め出す」「環状線を造る」……もちろん、その通りなんですが、「クルマをなるべく使わないようにする」というのが本質的な解決策ですよね？　「通行するクルマが1割減ると渋滞はなくなってしまう」わけですから。「本当は電車でもいいんだけど、何となくクルマを使っている」という人がやめたら、1割くらいカンタンに減らせます。実現する方法のひとつに「その道路にクルマで来ると500円払う」という「仕組み」を作っちゃうというのがあります。こういう仕組みの創設・維持にはお金が掛かりますから……ここにネーミングライツを使ってはどうでしょう？　お金を出してくれるような「お金持ち企業」があるのかですって？……もちろん、史上空前の利益を上げているクルマ産業以外に考えられません。名前は、たとえば「トヨタ・環境ロードプライシングTOKYO」とか、「ニッサン・環境プライシングR43」とかです。

「クルマメーカーがそんなことにお金を払うわけない！」でしょうか？　確かに、クルマを造ってご飯を食べているメーカーに「クルマを造るな！」と言っても、聞いてくれそうにありません。対立する二つの主張が正面からぶつかると文明の衝突になっちゃいますので、win-winを探りたいものです。

よく考えると、渋滞が緩和できれば、クルマのパフォーマンスは向上しますし排気ガスに関する批判も少なくなるのですから、メーカーにとって悪い話じゃないはずです。「自動車をもっと便利にするためのロードプライシング」というわけです。タバコを売ってご飯を食べているJTが、生き残りのために「タバコのマナーの向上＝タバコの使い方」に大金を投じています。「単に作って売るだけでなく、使い方にまで踏み込む」というのは、今や「製造業の生き残りに必須」です！……というコンセプトなら、メーカーの方も喜んでくれるのではないでしょうか。一方、ロードプライシングによって自動車使用の習慣を見直す人が増えれば、脱クルマのきっかけになりますよね？

……というわけで、道路にネーミングライツを使った場合は「もっとクルマを便利に使うために、クルマに乗るのはやめよう！」というキャッチフレーズになりそうです。ん？……どこか変でしょうか？

おしまい　（愛知県安城市在住）

投稿　我が国の車社会の問題点

平井正信

最近、急速な経済発展を遂げた裏にある、多大な犠牲を伴う問題点が浮き彫りになってきた。なかでも最も著しいのは、モーターカーの増加に伴う事故の問題、および、大気汚染、二酸化炭素の増加による地球温暖化現象と考えられる。

平成14年度の統計（交通安全白書、平成16年）によれば、車の台数は次の通りである。

車の種類	台数（万台・概数）
トラック	968
バス	23
乗用車	5450
特殊車（タクシー等）	140
大型車	32
二輪車	313
合計	6926

車は毎年増加するので、既に7000万台を越していると思われる。

今日、経済活動のためには車は必要悪であるが、これらが引き起こす事故は凄まじいものがある。多くの人命を危険にさらし、毎年の件数はますます増加の傾向にある。ここ50年間の統計はおよそ次の通りである。

年	昭和40	昭和50	昭和60	平成10	平成15
事故件数(件)	60万	50万	60万	80万	95万
死者(人)	1万3千	1万	1万	1万	7千7百
死傷者(人)	60万	60万	75万	100万	120万

これを見れば分かるように、事故件数は毎年増え続けている。事故による死者は減少したように見えるが、死傷者を見ると非常に増加しており、このまま放置すると手に負えなくなる。警察当局の努力や交通安全関係の限界を見た思いがするのである。したがって、ここに画期的な方法がないか検討することが必要である。

さらに我々は、車に起因する公害の問題を考える必要がある。

1. 排ガスによる大気汚染と二酸化炭素の増加

車（普通車）が走行中に1分間に出す排ガスは概算で1500リットルである。この中には二酸化炭素以外に微量の粉塵、発ガン性有機物が含まれている。ある新聞の伝える統計によると、自動車が一年間に放出する二酸化炭素の量は次のごとくである。

自家用自動車	1億3千万トン
貨物自動車	1億トン
バス、その他	4千万トン

これらは全て地球温暖化現象につながり、海水面の上昇によって洪水を引き起こす要因につながる。今、車は燃料電池方式や電化方式に研究を注いでいるが、これが完成して一般的に利用される日は、価格面においてもかなり未来になると思われる。

2. 車に関連するエネルギーの浪費

化石燃料は有限である。従ってエネルギー効率の悪い（10～15％）車は不適当である。また車は1万種類以上の部品で約1トン以上の重量になり、これを製造するために莫大なエネルギーを消費していることも忘れてはならない。これから思うと、自動車製造会社は、大公害発生会社となる。化石燃料のうち、その30％近くがこれらの消費（車の製造＋走行燃料）につながるのは特筆すべきである。

以上を総括すると、物資の輸送と人間の運搬は現在の社会生活にとって切り離せないものであり、従って車は我々の生活に切り離せない必要悪であるが、この運用を誤ると取り返しのつかない事態に陥るのではないかと心配されるのである。

一方、我が国の道路行政は年間に莫大な予算をとって、国・県・市町村および民間での道路・交通関係の投資は20兆円に及ぶと予想される。車1台当たり年に300万円近い投資である。現在、車の所有者が払っている税金（自動車税、燃料税）等と比べると問題にならない額である。

一方、車に乗らない歩行者・自転車族は極めて貧弱な歩道、中には歩道もない道路で日夜危険にさらされていることを考えると、これが近代文化国家かと考えさせられる。膨大な人的・経済的損害と環境の悪化をどのように解決するかは、これからの課題である。

ここで一つの提案がある。いまさら車社会を脱却することは困難であるとすれば、これを少しやわらげる手段を考えなければならない。実施可能なことを確実に実行する最低の努力こそ大切である。

1. 国や県、市町村は可及的に早く歩道を整備して安全を確保する。
2. 幅5m以下の道路は一方通行とする。
3. マイカー所有者は3回に1回は電車やバスを利用する。自転車でも良い。
4. 1km以下の距離は歩くか自転車にする。
5. いま乗っている車は丁寧に使い、できるだけ長く使用する（車製造のエネルギー節約）
6. 車を買い替える時は排気量を一段少ない小型にして

ほしい。5人乗りに1、2人乗っているのが現状の大部分。必要最小限に。
7. 駐車場のない所へ出かけるときは、車は使用しない。
8. 車の左側に排気筒のあるものは買わない。排気ガスを歩道に吹きつけて歩行者にかける。車の設計に考慮すること。
9. 運転免許試験に、事故の場合に備えて救急法の取得を義務づける。また車には救急箱を備える。
10. 車のスピードを抑える。高速道路を除いて一般道路は時速40km以下。特に市街地では時速30kmにする。

以上、具体的に分かりやすく考えました。高齢化社会を迎え、車を運転できない層がますます増えて参ります。70歳以上だと自分で気づかず運動神経が後退しますので、是非運転はやめていただきたい。タクシー、バスを利用していただきたい。　(奈良県奈良市在住)

投稿　批判より啓発を

藤田亜津子

私は、「クルマ社会を問い直す会」とは、いわゆるマイノリティーが多数派に対峙して、不当に差別されたその権利を勝ちとっていく、という硬直した闘いの場なのではなく、今はまだ向こう側にいる人たちをこちらへ引き寄せて、その力関係を変えていくことを目指す会だと認識しています。歩行者や自転車利用者、また不幸にしてクルマ社会によって甚大な被害を受けられた方々も、この会では交通弱者というより、むしろ時代の先駆者としての自負を持ちたいと思うのです。

仮に、現在クルマを使わずに生活している人たちを「味方」と呼ぶとすれば、今、無邪気にクルマを乗り回している人たちは、これからの「味方」たりうる大切な予備軍です。現在の味方だけで閉塞してしまわないように、向こう側にいる人たちにどのような働きかけができるかが重要だと思います。

そのためにも私は、会の内部でこそ建設的な自己批判を繰り返していくべきだと思います。会員の中で、以前はクルマ利用者だったがクルマを手放したとか、クルマを持ってはいるが使わないようにしている、という人たちの視点や経験はとても大切だと思います。そういう方々の声を会の中でもっと聞かせていただきたいし、外部への発言にも説得力があると思うのです。

私は、クルマ中心社会を支えるのも崩壊させるのも、社会の一人一人の力がどう動くかにかかっていると思っています。

権力と思われている行政・司法・立法、それに経済界やメディアは、一見世論をリードしているようでいても、実際には世論に左右されているところも大きいので、世論しだいで社会が大転換することも考えられます。そしてその世論を形成すべき一人一人が、日本の場合はとくに、多数派に流れる構図になっているので、例えばクルマに乗らないことが流行にでもなれば、多くの人たちは、よく考えもせずクルマに乗らない生活を始めてみるかもしれません。つまり私は、今多くの人たちが、それが多数派だというだけで、よく考えもせずにクルマを乗り回しているのだと思うのです。

社会を構成する人たちの、少なくとも半分以上は、そういう浮動的な人たちではないかと私は思っています(正確な調査をしたいところですが)。ですから、世論といっても、少しどちらかに傾けばどっとバランスが崩れるのがその実態ならば、私は、クルマに乗らない生活がいかに理にかなっているか、先進ヨーロッパ諸国ではどんどん脱クルマが進んでいるのだという啓発を、大きく行なっていけば、よく考える人たちがまず動き出し、それにつられて流行現象が起き、そしていつか、シーソーが逆転するように国の方針そのものが変わってしまうことも夢ではないと思うのです。もちろんそんなに簡単な話ではありませんが、現実に、あれほど栄華を誇っていた原発が、タバコが、急激に没落していったのですから、予期できない急変を招く社会のダイナミズムに期待するのも、また楽しいではありませんか。

私は、まず一般の人たちに、脱クルマ依存社会がどんなに素敵なものか、またそれが現実にありうるのだということをイメージしてもらうために、会員の皆さんが撮りためた、スイスやオランダやドイツのモデル都市の写真を、パネル展にして全国を巡回する計画があるなら、一家に2、3台の所有はもはや常識となっているこの当地においても、ぜひ開催したいと思っています。

★私のこの文章にご意見がおありの方は、是非、p.20の議論誌WG案内をご覧下さい。

(石川県金沢市在住)

投稿

大気汚染難民第1号は国王

小林和彦

9月の当初、娘が居住しているタイ国の首都バンコクを訪れた。

バンコク国際空港に着いたのは既に夜も遅かったが、中心地までの高速道路を走る出迎えの旅行社のワゴン車の窓から目に付くのはネオンや照明に輝く日本企業、とりわけ自動車メーカーの大型広告塔であり、立ち並ぶ超高層ビル群とともに早くも日本の大都市へ舞い戻ったように錯覚してしまうほどであった。

翌朝は朝早々と同じワゴン車でバンコク市内観光だが、何と7時半にはホテルを出ないと渋滞のために観光日程が大幅に狂うということで、前夜の寝不足にもかかわらずワゴン車に駆け込んだ。

なるほど片道3車線から5車線の道路もクルマで溢れ、大渋滞。しかし、少しでも路上に隙間ができると、いきなり車線変更するクルマも多い。バイクの大軍も頻繁に左端から右端へ、右端から左端へと大胆に車線を変える。渋滞もしくはハイスピードと両極端な走行のため、急発進、急停車を繰り返すから、事故も多く、排気ガスによる大気汚染も当然ひどくなる。

旅行社のワゴン車での市内周遊の途中、実際に事故の現場に出あう。トゥクトゥクと呼ばれる小型の三輪タクシーが大きく破損し、血を流している男性を救急隊員が歩道上で応急手当をしている最中であった。

決して先進国とは言えない（自由行動の日にはスラム街も目にした）国なのに、このクルマの多さは尋常ではない。東京など日本の大都市でも見られないほどの信じがたい光景である。バンコク郊外の高速道路の4車線ぎっしりに途切れることなく走るクルマの列を見た時は、これでは地球温暖化が加速するのも当然だと思え、空恐ろしくなったほどである。乗用車の大半が普通乗用車であり、軽自動車はほとんど見られなかった。しかも大半が日本製で、排気ガス規制が緩い時代の中古車が多いと聞く。これでは大気汚染がひどいのは当然である。

事故死者数も人口比では日本よりも格段に多く、排気ガスによる呼吸器疾患で死ぬ人もひどく多いようだ。バンコク市民の4人に1人が呼吸器に異常があるとまで言われている。

繁華街の歩道には露店が並び、庶民の活気が感じられるが、彼らの威勢のある呼び声も大騒音にかき消される。

多くのタイ人がクルマを乗り回す中でも、物乞いする

エリート層は高架鉄道でスイスイ、庶民はクルマでイライラ

老人や子どもたちも大勢見られた。私も歩道橋の上で物乞いの少年たちに歩行を遮られたことがある。また、クルマが渋滞するとクルマの間に花売りなど行商が分け入り、売買が始められる。確かに彼らの姿は逞しいが、あんな汚れた空気の中で半日居ただけで必ずや気管と肺が真っ黒くなるのは必定である。長時間の歩行の時はやはりマスクが必要である。

さすがに最近になって渋滞の解消のためということで、地下鉄と高架鉄道が開通している。乗客も多く、かなりの混雑ぶりだが、それでも服装や外見からは決して貧しい層の市民とは思えない。貧困層にとっては定時性が高い公共交通機関は高値の華のようだ。むろんバスは定時制は期待できないし、運転が乱暴だ。

高架鉄道（スカイトレインと呼ばれ、欧米人や日本人の乗客が多い）の中でタイ人の若い乗客が立っている私に席を譲ってくれた。スーパーやコンビニの店員も応対が良く、常に客に合掌で挨拶し、さすがに仏教国らしさが感じられた。だが、一たびクルマのハンドルを握ると殺伐としたスピード真理教徒に変身するようだ。

世界遺産の遺跡都市アユタヤからクルーズ船でバンコクまで船下りした時、チャオプラヤー河の両岸には水上住宅の村々と華麗極まる仏教寺院の光景が走馬灯のように繰り返されたが、やはり多くの市民を殺傷し、大気を汚染するバンコクのクルマ社会と仏教精神とはどうしても相容れないように感じてならない。

それでも“生活のため”にバンコクに流入する人たち

は後を断たない。しかし、知識階級の多くはバンコクは健康に暮らせる都市ではないと自覚している。だから、空気が澄んだ郊外や地方に移り住む人士もいる。彼らを「大気汚染難民」と呼ぶなら、やはり空気がきれいな郊外の離宮を日常生活の場と定めたプミポン国王（ラーマ9世）は、その第1号ということができるであろう。

（山形県山形市在住）

投稿　「京都社会フォーラム」に参加して

小松敏郎

関西の小松敏郎です。2004年の12月11日と12日に、京都大学で日本で初めての社会フォーラムが開かれました。社会フォーラムとは、普段それぞれに活動している左派の市民運動が一同に会して情報交換、人的交流を行なう一大イベントです。ヨーロッパや南米、昨年はインドで街を上げての大にぎわいになりましたが、日本の多くの市民運動がアメリカやせいぜい韓国、中国、東南アジアあたりにしか目がいっていないので、社会フォーラムの意義が理解されず、京都大学文学部の校舎の一部のフロアだけ使うという、あまりにさびしいものになりました。

私は二十世紀の終わりから二十一世紀の始めに神戸の市バス廃止・短縮問題に全身全霊をかけて取り組みました。市バスの廃止に反対する市民グループの人に会い、問い直す会の存在とその意義を説き、私の手持ちのなけなしの問い直す会の会報を無料で進呈し、神戸市議会の交通港湾委員会と本会議を傍聴して、市バスの廃止に反対する市議会議員に会い話しを聞き、市バスの廃止で影響を受ける学校関係者にメールで問い合わせ、実際に廃止される前のバスに乗車してオリンパスのカメラで写真に撮りました。そして原稿用紙換算で何十枚という原稿に仕上げ、週刊金曜日に何度かメールと郵便で送付しました。しかし、新規の問い直す会の会員をひとりも確保できず、週刊金曜日は私の全ての原稿を握りつぶし、私は完敗しました。私は失意のうちに現在地に引越し、3年間クルマ社会を問う活動をお休みしました。その間、問い直す会の会員は、神戸の合田さんとしか会っていません。

この秋、3年ぶりに私はクルマ社会を問う活動を再開し、その過程で社会フォーラムを知りました。関西には私と合田さん以外にも会員がいたはずですから、当然、問い直す会が社会フォーラムに参加しているものだと思っていました。会の活動を広く知らしめるのに絶好な機会を逃すなど考えられないのです。

しかし、プレイベントや実行委員会に参加しても問い直す会の名前はどこにもありません。そこで私は社会フォーラムを実際に推進するATTACジャパンのメンバーに、飲み会などで個別に、問い直す会の存在と意義と会員が増えずに困っていることを説明しました。しかし、今の私には名刺代わりになる会の会報やパンフレットがありません。唯一あった今井博之先生のピンクのパンフレットも、京都の地元で活動するウクレレの弾き語りをするミュージシャンが子どもの発達の問題と発達障害者について理解してくれそうなので進呈して、社会フォーラムの本番の日に遠方の札幌からきたATTACジャパンのメンバーに渡すものが何もありません。

ATTACジャパンはアメリカ中心のグローバリゼーションに反対し、投機的な国際金融取引にトービン税を課して貧困や環境破壊をなくそうとしている、世界的なネットワークの日本の集団です。表向き問い直す会のような単一の組織なふりをしていますが、地域ごとの連合体で、問い直す会のような全国規模の定期刊行物を発行するに至っていません。アタックは単一問題を扱うところではありません。郵政民営化、ホームレス、フェアトレード、国内外のあらゆる社会問題にコミットしており、京都のアタックの中心人物はLRTを理解していました。

アタックの札幌のメンバーに札幌の交通について尋ねました。鉄道趣味の商業雑誌には札幌市当局が実際にしたことが書かれていても、政治的背景や当局に対する反対運動などがわからないからです。聞くと神戸とほぼ同じ状況です。国政選挙できれいごとをマニフェストに書き並べる政党の支持で当選した市長は平気で弱者切り捨て路線に走り、それに反対する政治組織は神戸と同じく政党助成金を拒否しているところです。地方自治は民主主義の学校なのです。ここは日本なのです。先進国とはとても言えない、人権も政治も経済も何もかも遅れた国なのです。この国で真に民主的に運動・研究を行なえば、どの政治組織と提携しなければならないかおのずと決ま

ってきます。本音と建て前を使い分ける政治勢力にだまされてはいけません。何事も6歳児の汚れなき目で本質を見ないといけません。クルマ社会を問い直すということは、自らが日本の大人社会に汚染されて下らぬことに無駄骨を折っていることに気付くことでもあります。

京都社会フォーラムで地元京都から参加している多くの人は自転車で馳せ参じていましたが、遠方からの参加者の多くが市バスを使わずにタクシーを相乗りしていたのが、私的には至極残念でした。イラク反戦を唱えながら公共交通を使わないことは矛盾しています。

結局、あらゆる面で私ひとり取り残された京都社会フォーラムでしたが、こういうことが次回の日本での社会フォーラムでないように、今まで青春18きっぷの期間でないと言い訳して一度も参加したことのない会の総会にも参加して、今後の社会フォーラムで講演会や展示ができなくてもパンフレットや資料を置けるにように賛同者に名を連ねられるように備えたいと思います。

（大阪府大阪市在住）

社会フォーラムと直接関係ないが、プレイベントで京都を訪れた11月21日に、京都市の行政と公共交通の各企業が提携してパーク＆ライドを試行していた。秋の観光地とくに嵐山がクルマの渋滞で身動き取れなくなるのを防ぐために、市内数カ所の鉄道駅近くに臨時の駐車場を百円で開放して、多くの利用者があった。写真は国鉄山陰線丹波口駅近くの専売公社の用地に設けられた駐車場。

京都社会フォーラムの最後に全員で大学の外に出てデモを行なった。天気はあいにく雨。写真は京阪の出町柳駅の南側で、1976年まで路面電車が走っていた今出川通。写っている200番台の市バス系統は路面電車の代替を示す。

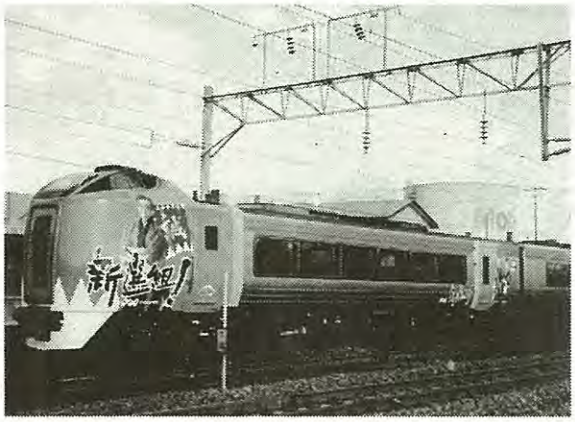
投稿　JRの調査で浮かび上がったクルマ依存

中里俊之

～函館-札幌間を移動する際、鉄道を利用すると答えた人は39%、それに対してクルマ利用は58%、北海道内の他のどの地域よりも多い～ 10月中旬、地元の新聞各紙で何とも悩ましいニュースが伝えられた。これはJR北海道が春に北海道の主要都市で行ったアンケート調査で判明したものである。

JR北海道ではここ10年ほど、歯止めがかからない特急列車の利用者減の背景を探り、今後への改善に生かそうと社内に「都市間輸送検討委員会」という組織をこのほどつくった。今回はその初めての調査となり、道内在住の2164人から回答が得られた。あくまで社内向け資料のため、すべては公開されていない。報道によれば、このうち函館では一般市民が3分の2、JRのカード会員が3分の1ほどを占めていて、函館の鉄道利用39%は帯広（46%）、釧路（45%）に次いで、3番目に高かった（※いずれも札幌までの利用で比較）。なお、鉄道と競合するものとしてよく言われる高速バスや航空機の利用者は、いずれも函館-札幌間ではわずか1%程度に留まっていたという。これ以外の地域ではクルマ利用率は函館よりは低いが、距離や所要時間の問題などから航空機やバスの利用も多く、鉄道利用率は少なかったものと推測される。

クルマ社会なんだから、どこでも同じだと思われるかもしれないが、北海道は本州の都道府県にすると、7、8県分くらいの広さがあり、札幌と各都市の間の距離が長い。件の函館-札幌間は鉄道・道路共、約300キロも離れている。これは東京-豊橋、博多-鹿児島に匹敵する距離である。しかも高速道はその半分ほどまでしか来ておらず、高速道で室蘭、千歳を経由するとかえって遠回りになり、費用もかかることから、全区間国道の利用者が多い。夏でも軽く5時間はかかり、冬は吹雪、車道凍結の中を決死の行軍となる（冬季はそのせいか多少、鉄道利用が増える傾向にある）。当然、事故も多く、疲労も大きい。それにも関わらずの結果であるから、事態は深刻だ。



特急スーパー北斗号。写真は昨年3～12月まで走った
大河ドラマ「新撰組」記念車両。

鉄道の方はといえば、新幹線は当然なく、全区間電化もされていないが、これでも函館駅を全国でも屈指のバリアフリー新駅舎にしたり、より郊外部に近い五稜郭駅への特急停車や、94年から順次、導入されている新型特急「スーパー北斗」によってどうにか乗客をつなぎとめている。この列車はカーブで自動的に車体を傾けて通過速度を上げる「振子式」といわれる技術を用いたもので、函館-札幌間を従来より30分短縮した約3時間で結び、人気が高い。しかし、今回の調査で利用者は平均所要時間2時間半程度を望んでいて、それとはまだ開きがある。また、本数を現在の11往復（うちスーパーは7往復）から13往復程度まで増やすよう求める意見が多かったという。

では、なぜ鉄道利用は進まないのだろうか。JRがその理由を複数回答で尋ねたところ、「鉄道へのアクセスが不便」が49%で最も多く、次いで「時間が拘束され不自由」が47%、以下「運賃が高い」、「複数で利用すると高い」などが続いたという。

このうち、鉄道へのアクセスについてJRは今のところ、「パーク＆トレイン」と呼ばれる鉄道利用者専用の駐車場を駅周辺に設置することで対応しており、函館駅では現在367台分もの駐車スペースが用意され、冬季には満車となることもある。しかし、この駐車場は欧米でいう「パーク＆ライド」とは異なり、中心部の駅にそのまま併設されていて、原則、特急の利用者にしか駐車が認められていない。空港ターミナル駐車場の鉄道駅版といった方がわかりやすい。長距離ドライブ自体を抑制する効果はあるものの、中心部のクルマ台数減といった効果は期待できない。しかもクルマ利用をせざるを得ない遠隔地からの利用者のみならず、路面電車・バスや接続のローカル列車が利用できる地域の利用者まで吸い上げてしまうため、近郊の公共交通利用が減少するという問題も生じている。函館自慢の路面電車も電停が駅から離れていて、札幌からの最終「スーパー北斗」到着時には既に終電後になるといった問題点を抱えている。今後は他の公共交通との連携・改善策が急務となりそうだ。

また、料金の問題では札幌まで往復1万円となる割引切符や、大人二人、子ども二人の家族利用が約半額となる、「親子きっぷ」なども既に導入されているのだが、いかんせん知名度が低い。利用した乗客からの満足度自体は高かったといい、知名度不足を何とか解消しようと、JRは最近、新聞に折り込みチラシを出すなどして（全国でも珍しい）PRに務めている。しかし、それでもクルマ利用者を振り向かせるには困難が伴う。こうしたドライバーの多くが日常、意識して得ようとする情報は渋滞情報や、峠の天候、どこでガソリンを入れたら安いかといった内容がほとんどで、鉄道をうまく利用する情報にそ

函館駅裏に広がる「パーク＆トレイン」駐車場。
JRは今後もこの制度を拡大していく方針。

もそも関心を示さないからである。テレビCMの充実も資金面で限界がある。

高速道整備を第一とする行政からの支援が期待できない中で、現状では、JRが鉄道利用回復のためにとれる手段は限られたものになっている。当面は全国でも初めてとなる特急列車の全席禁煙化や、従来型特急車両のエンジン改良によるスピードアップなどが順次、行われる。数年後にはトヨタの「プリウス」と同様に、ブレーキエネルギーを始動時のエネルギーとして貯蔵し再利用する、「ハイブリッド技術」を用いて、より高速走行を可能にした新型車両が登場する予定で、これが実現すると、函館-札幌間の所要時間を利用者の希望に近い2時間半程度にできるという。今から登場が待たれるところである。

厳しい状況が続く北海道の鉄道だが、待望久しい新幹線の函館延長が決まるなど今後、大きな変化も予想される。相次ぐ台風の上陸など、北海道でも温暖化による異常気象が多発する中、その動向が今後、ますます注目されることになりそうである。　（北海道函館市在住）

—おおさむ、こさむ—

「寒いなあ、なんかやろうよ」
「おしくらまんじゅう！」——つまんないよ。
「おんぶ鬼！」——ふう～ん。
「馬のり！」——それがいいや！
「じゃ、わたしたちは手つなぎ鬼！」
“こどもは風の子、元気の子”です。
寒い日は暖かい部屋でゲームもいいけれど、外で遊ぶと身体の中からぽっかぽか。
手をつなぐ。友だちの馬にとびのる。からだのぬくもりを感じる遊びが減りました。
からだを動かすと、心もあったかくなるよ。　（イラスト・文／種村康子）

会・会員に関する報道・投稿記事

クルマ優先社会を変えよう

市民グループがアンケート

「危険感じる」の割に

人よりクルマが優先される社会のあり方を変えようと活動している市民グループ「クルマ社会を問い直す会」（三田直木代表）が全国の小学生と保育・教育関係者や保護者対象に実施したアンケート結果をまとめ、ホームページなどで公開している。

子どもたちの歩行環境の中にあるクルマの危険、遊び場や移動手段の実状などを問う十一項目のアンケートは、全国の会員らが手渡しや郵送で対象者に配布したほか、無作為抽出した保育園・幼稚園に郵送するなどして実施。心身にハンディのある子どもやその保護者らを含む千四百三十一人から回答を集めた。

集計結果によると「子どもの歩く自然にクルマの危険が大いにある」または「ある」と感じている保護者は八割。保育園・幼稚園の先生が子どもたちを散歩に連れ出すとき「危険をいつも感じる人」は五割、「ときどき感じる人」を合わせると九割に上った。

具体的な危険・不安には「クルマのスピードの出し過ぎ」「狭い道を抜け道に利用する」「走行車が多い」「交差点での右左折車の脅威」「歩道がなく、すぐ脇をクルマが通る」など多くの人が指摘。日常生活の場に事故の危険が常にあることを示している。

実際に事故に遭ったり、遭いそうになった事例は大人、小学生とも約四分の一が記入。当事者の年齢は小学低学年（七―九歳）以上がぐんと増加しており、小学生になると一人で行動する範囲が広がるが、この年齢での心身機能では十分に対応しきれない危険がいろいろとひそんでいる様子が浮きぼりになった。

直接的危険に加えて、クルマの増加で外遊びの量が減り、幼いころから親のクルマで移動することが多い子どもたちの「体力や抵抗力の低下」（大人の約六割）や「遊び場の不足」（同四割弱）「子どもたちの関（かかわ）りの減少により、たくましさや思いやりの心が育ちにくい」（同約四割）など精神面の影響を実感する声もあった。

「遊具や回転ドアなどの事故と比較しても、生命や人権に関わることでありながら真剣に問われることがあまりにも少ない。クルマの問題から目をそらさず、さまざまな角度から直視していく必要がある」と同会。

アンケート結果はhttp://www.ne.jp/asahi/z/z/tsuで公開中。結果をまとめた冊子（ダイジェスト版）の問い合わせは足立さん（電話0422（37―8）6680）。

2004年10月26日　奈良新聞

「クルマ社会と子どもアンケート」について紹介していただきました。

地方支部と、地域活動連絡係の制度について

地方支部は、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したり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、「クルマ社会を問い直す」に添付される名簿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、公となる名簿に名前が載り、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。

会計より　青木 勝

会員の皆様、会費をお振り込みいただきありがとうございます。また、10周年記念カンパも多くの方から寄せられ感謝いたします。

ラベルシールの宛て名の上部に「03済」「04済」と記載しています。それぞれ、2003年度まで、2004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。

4月1日から11月30日までの2004年度の会費納入者・団体は195個人・団体です。

年額の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

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。また、10周年記念カンパもよろしくお願いいたします。

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

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会の主張の広報と資金増のために、絵葉書の作成を考えています。題材としてふさわしいと思われる写真を募集します。事務局へお送りください。

例；おすすめの公共交通機関（路面電車やローカル鉄道、コミュニティーバスなど）や、歩行者・自転車専用（優先）の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、「？」と思うクルマの使われ方の現実や交通安全の看板など。

お分けします

ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

※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』一定価1冊440円を400円でお分けします（送料は別）。まとめ買いの場合にご利用ください。

※『クルマ社会を問い直す』（年4回発行）のバックナンバー（1号～37号）一1冊100円でお分けします（送料は別）。会の10年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

※冊子『「クルマ社会と子どもたち」（その後）：交通沈静化の海外の取り組み』（今井博之著・37号に同封）、「クルマ社会と子どもアンケート」報告集・ダイジェスト版（35号に同封）、会のパンフレット一これらもご活用ください。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、申し込みは事務局・杉田（名簿参照）まで。

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に道路の危険個所の改善要望や提案などを提出されたことのある方、また、行政のパブリックコメントに意見を出された方は、その文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

事務局より　藤本真一・杉田久美子

●2004年は旅行と帰郷が多かった。その時々で、其々の地での人々の日常を見る。それが自分と自分の住んでいる町を振り返る機会になる。そんななかで、自分の物差しがしっかりしたものになっていくのが嬉しい。旅のよさはこれではないかと思う。

私は地元で何の活動もしていなかったが、最近地元で少しだけ意見表明をしていくチャンスを得た。一つは地元商工会議所が募集したショッピングアドバイザー。年に3～4回の会議で、歩行者や主婦の立場を反映したい。また、地元で電柱地中化に取り組むNPOができ、街づくりの専門家も加わって街の再発見をしようという散策会があり、参加した。毎日通っていても見過ごしていた街の景色を再発見したり、塀越しにしか覗けなかった旧家の庭を拝見したりした。これを機会に、クルマの出入りのための切り下げでゆさゆさ波打った歩道について問題提起したいと思っている。

前回より、メール便での発送に切り替えました。トラブルなく届きましたでしょうか？会としては1/3位の経費節減ができました。発送についてのご意見は事務局担当まで、転居などのお知らせは会計担当までお願いします。今年は、会員の方々との対面の交流が増える年にしたいものです。　（杉田久美子）

●藤田さんのWG提案（p20）に関連して、本会報冊子も意見投稿を歓迎しています。藤田さんのご提案はお互いに住所氏名を知る中でより密度の高いコミュニケーションをしてみよう、というご提案と思いますので、ぜひ両方ともご活用ください。さて、会はいよいよ10周年。電子メールより手紙、手紙より電話、電話より会うことが、沢山の想いを伝えれると思い、2005年は月1回のミーティング兼勉強会を開催します。会報冊子の発送作業は一人では辛くても、雑談しながらだと楽しいもの。東京限定で申し訳ありませんが、お気軽にご参加を。　（藤本真一）

編集後記　● 仕事の都合で編集作業にまったく参加できないため編集後記を書く資格もなく、「編集と関係のない雑談は好ましくない」との声が世話人からも届くなか、ひとこと記しておきたいと思います。宇宙からみた日本列島の明るさがときどき問題になりますが、それでも日本の夜道の暗さはもう少しなんとかならないものでしょうか。生活空間を明るくすることは大切なことで、しばしば問題視される冬のイルミネーションも私は賛成派なのですが、日本のまちは、繁華街を除くとあまりにも暗い。これもクルマ社会を反映したものでしょう。歩道を暗いままにして車道だけを照らしている街灯をよくみかけますが、逆ではないのでしょうか。これからしばらく私の“日本暗黒論”はつづきそうです。（粟野）●「文字が小さくてびっしりで、硬い内容が多くて読みにくい、これでは、読まない人も多いのでは…」。会報について、そんなご意見をしばしばいただき、私自身も感じています。しかし、会報は、各地の活動の様子や、会で出した要望書や質問書、それに対する回答などを会員に伝える唯一の手段であり、そうした活動の記録書の役割も背負っています。文字をもっと大きくしてゆったりと誌面を組めば、もう少し読みやすいのでしょうが、そうすると、紙代や送料が増し、財政をさらに圧迫します。発行回数を増やしたり、投稿を主体とした軽いニュースレター風のものと要望書等の報告とを分けて発行する方法も考えられますが、それにも経費と、さらに編集の手間が加わります。はてさてどうしたものか……、皆さんのご意見をお聞かせいただけませんか。次号は総会案内があり発行を早めたいので、原稿は締め切り厳守でお願いいたします。（足立）●年末に、関東地方にしては珍しく、積もるほどの雪が降りました（といっても数センチ程度）。空き地や畑がみるみる白くなっていく様を、飽きずに眺めていました。やがて小降りになったので、板きれを引っ張り出してきて、うちの前の道路の雪かきです。ひとしきりやって、きれいになったところで周囲を見回したら、ほかに雪かきをしているお宅はありません。凍ってしまうとやっかいなのに、と思ったら、翌日は晴天。案の定、朝の冷え込みが厳しく、路面はガチガチ。その凍った雪を、クルマがバリバリ踏み鳴らしながら走ります。近所の子どもらは雪に喜んで、そこら中を走り回る。う～ん、危ない。見るからに危険。ご近所の皆さんはいつもクルマで移動しているから、氷った路面で歩行者や自転車がどれほど怖い思いをするかを知らないのかも、と、ふと思う。スーパーに行けば、日当たりが良くすっかり雪も解けた駐車場とは裏腹に、自転車置き場は雪山の向こう側。店員さんに「雪かきしてよ」と言っても、年末の忙しさでとりつくシマなし。子どもらと一緒に雪だるまを作りながら、近ごろの大人ときたら……と腹立たしさが湧いてきて。（梅沢）

副代表より　中里俊之

たまにはこの欄を副代表が書いては、とのことなので、お借りします。

さて、今号の私の投稿文の写真にもありますが、先日まで、私の住む函館にもゆかりの深い「新選組」の大河ドラマが放映されていました。最終回で局長の近藤勇が処刑された後、生涯の友を失った副長、土方歳三は新たな武士の国づくりを夢見て、榎本武揚らと共に函館へと渡ることになるのですが、まるでその展開に符節を合わせるかのように、新幹線が10年後、ついに函館まで達することが決まりました。

新幹線はその圧倒的なスピードと、高い安全性、定時性で鉄道の利用者を大きく増やす反面、在来鉄道の衰退につながったり、郊外に新駅が設置されることで、中心市街地の空洞化を加速させたりといった問題も引き起こすことは、皆様もご存知のことと思います。函館でもそうした問題が早くも指摘されています。しかし、新幹線は道路整備一辺倒の交通政策の中にあって、唯一と言っていいほど、クルマ交通以外で議会、行政関係者の関心を集める分野でもあります。逆に言えば、普段はクルマ依存の交通体制の問題に無関心な人でもこうした問題点を認識するチャンスでもあるわけです。事実、新幹線を建設中の地域の中にはこれを機会に廃止寸前だったローカル鉄道を再評価し、LRTなどに改良する計画を立てたところも出てきました。これには行政の意向だけでなく、各地の市民団体の働きかけも影響していると言われています。

皆様も何か機会を見つけてぜひ一度、お近くの行政・議会あてに自らの思いのたけをぶつけてみて下さい。こうありたいと思える歩いて暮らせる人優先の街づくり、快適で便利な公共交通のイメージを思い描き、それを他者に伝えることから第一歩が始まるのです。会がそうした一歩のほんの少しでもお手伝いをできたらと思います。

なにものにも負けぬ強い志を持って、脱クルマ社会への道を切り開いていく新年にしたいものです。今年もよろしくお願いいたします。

■「クルマ社会を問い直す」発行のお知らせと投稿規定■

- 次号発行予定：4月中旬
- 原稿締め切り：2月28日（今回はとくに遅れないように願います）
- 送付先：足立（別紙名簿参照）
- 文書字数：およそ1500字以内（応相談）　短文でも多少長くてもかまいません。お気軽にどうぞ。
- ワープロで書かれた方は電子メールかフロッピーディスク（Windows・MS－DOSのWordファイルまたはテキストファイル）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。
- 原稿にはお名前・住所・電話・Fax番号を明記してください。
- 募集内容：（いずれもクルマ社会の問題に関連したもの）

・文章（情報提供や活動報告・提案・意見など）
・皆様の投稿や活動が掲載された新聞・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ぜひご協力を）
・「私のイチおし」（本、場所など）
・「データに見るクルマ社会」など

その他、ご意見やアイディアも歓迎です。

10周年企画募集！

今年5月の総会で会は10周年を迎え、7月で本冊子は40号を迎えます。記念としてのイベントントや冊子別冊作成等、アイディアを世話人までお寄せください。

WWWへのご協力お願い

ホームページ経由で外部から連絡が来ることも増えてきました。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。制作に協力いただける方はお声がけください。
※URLは表紙参照（担当：事務局藤本）

版下作成：梅沢博　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文