クルマ社会を問い直す

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
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

No.39
2005年4月20日発行

道端の融雪溝に大量に雪が投げ捨てられたため、水が道路にあふれて水深10cm前後の“洪水”が市内各所で日常化。道路じたいが“融雪溝”と化したなか、クルマは水しぶきをあげて疾走するが、歩行者はどうする？
（撮影：粟野宏・山形県米沢市内で2005年1月13日）

5/21（土）
10周年総会・講演会に
ぜひご参加ください。
（8頁参照）

★表紙用の写真を募集しています★

目　次

朝日新聞の記事についてトヨタ自動車と朝日新聞に抗議文提出（清水真哉）‥2
論文寄稿　規制緩和とトラック運送業（川村雅則）……4
案内板　クルマ社会を問い直す会総会・記念講演会
こども環境学会第2回大会
関東地域懇談会
「チャイルドストリート2005」国際会議
横浜カーフリーデー企画協力依頼、ほか……8
ワーキンググループから……9
投稿　次世代育成支援計画から子どもの交通環境を変える
（黒川滋）……10
人はなぜクルマをやめられないのだろう
――私の自由な考察過程（藤田亜津子）……11
市長さんらに質問状を出してみました（木村孝子）…12
自動車は動くだけでも丸もうけ（小林和彦）……13
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその7
――是非とも聞いてみたくなるメッセージ――
（鈴木浩司）……14
東アジア“脱チャリ社会”の怪（粟野宏）……15
「のんびりめがねで見たおたる」（種村康子）……16
会・会員に関連する報道、投稿記事……20
月刊「湧（ゆう）」2005．1月号（地湧社）
月刊「子どものしあわせ」2005．3月号
事務局・会計より、ほか……26
副代表より・投稿規定、ほか……28

リポート 会の活動

朝日新聞の記事についてトヨタ自動車と朝日新聞に抗議文提出

清水真哉（世話人・省庁交渉担当）

三重県在住の会員、神田厚さんより、2月10日朝日新聞朝刊「ひと」欄（資料1）について、疑問の指摘がありました。

これに対し、私、清水が起草し、会としてトヨタ自動車、朝日新聞社に対して、2月16日付けで抗議文を送りました（資料2）。

この抗議に対して、トヨタ自動車より、2月17日に回答がありました（資料3）。朝日新聞社からは、3月末日時点でまだ回答はありません。

生活道路が抜け道にされるという問題は、今後も会として取り組んでいくべき課題です。「カーナビ」や「抜け道マップ」などによって道路利用の最大効率化を図り、周辺住民の迷惑については一顧だにしない政策立案者、関連業界、道路利用者に対して、意識改善を働きかける活動を続けていきたいと思っています。

（千葉県習志野市在住）

（資料1）

2005年2月10日　朝日新聞

ひと

トヨタ自動車の社長になる

渡辺捷昭（わたなべかつあき）さん（62）

交通事故を心配する周囲を尻目に愛知県豊田市の自宅から自分で運転して通勤する。渋滞で通常なら30分はかかるが、道路情報が分かるカーナビゲーションを駆使し、狭い裏道を走り抜ける。数分の通勤時間の短縮にも知恵を絞る。「カイゼン」の精神が「世界のTOYOTA」の新トップには染みついている。

9日の記者会見では、自らを「チームをまとめるのが得意」と評した。そんな手腕が奥田碩会長らに買われた。海外駐在経験のないことを、どう補えるかが課題だ。

関連担当副社長として「乾いたタオルを絞る」とされる厳しいコスト削減を進めてきた。解決策を取引先と一緒に考えるスタイルを確立し、純利益1兆円超えを支えた。

半面、三菱自動車岡崎工場（愛知県岡崎市）の閉鎖に伴い、経営悪化が確実な三菱系部品メーカーへの支援も決めた。「困ったときはお互い様。トヨタって実は浪花節なんですよ」とも。

事務系出身ながらグラウンドをつくる主要工場長など経験は幅広い。最有力の社長候補だった。豊田家の番頭役として、後継者となる豊田章男次期副社長の育成も託された。

トヨタのラグビー部の顧問、名古屋フィルハーモニー交響楽団の理事長を務める。静かに音楽鑑賞を楽しんだかと思えば、ラグビーでは選手たちに激しくカツを入れたり、涙ぐんだりしている。

文　荒瀬雄一郎
写真　河合　博司

（資料2）

■抗議文

2004年2月16日

朝日新聞社御中・トヨタ自動車御中

クルマ社会を問い直す会
代表 三田直水　世話人 清水真哉

2月10日付け朝日新聞“ひと”欄、トヨタ自動車渡辺新社長の記事に、同社長がカーナビを利用して狭い裏道を通り抜け道路として走る行為を、肯定的に捉える記述がありました。

主として周辺住民により徒歩や自転車で利用される路地を通り抜け道路として走行することは、近隣の住民に対し事故の危険、騒音、排ガスなどの著しい害を及ぼすものであり、カーナビがもたらした弊害として社会問題化しています。

自動車の適正な利用に意を用いるべき自動車会社の社員、ましてや役職者がこのような行為をしていること、並びにそうした行為に対して問題意識を抱くことなく、礼賛するような記述をすることについて、トヨタ自動車および朝日新聞社に対し厳重に抗議をさせて頂きます。

両社は社会的責任を自覚し、今後は生活道路を居住者に無関係の人間が通り抜け道路として走行することの危険性、それにより引き起こされる環境悪化について啓発を行っていくよう要請致します。

（資料3）

■トヨタ自動車からの回答

トヨタインターネットドライブをご利用いただき、ありがとうございました。

私はお電話にて対応させていただきました十十より引き継ぎましたトヨタ自動車株式会社　お客様相談センター　＊＊と申します。

入電いただいた内容並びにメールの内容を引き継ぎ調査いたしましたので、回答させていただきます。

ご指摘の新聞記事は確認できましたが、弊社渡辺に確認いたしましたところ、そのような発言をした記憶がない、とのことでございました。

このため、記事に対する情報源は弊社では分かりかねますが、清水様にいただきましたご意見は弊社といたしましても誠にご尤もと存じます。

つきましては、清水様のご意見は真摯に受け止め、社内関係部署に申し伝えて今後の企業活動の参考とさせていただく所存でございます。

以上簡単ではございますが、弊社の回答とさせていただきます。

今後とも、トヨタをよろしくお願い申し上げます。

トヨタ自動車株式会社

●代表（三田直水）よりひとこと

記事の冒頭に「交通事故を心配する周囲を尻目に……自分で運転して通勤する」とありますが、クルマを売っている会社の社長の周囲が交通事故を心配するというのは、まるでブラックユーモアです。私にはこのことがなんとも言えずばかばかしく、まるでお笑いに感じました。

例えばの話ですが、薬のメーカーが薬は危険だからと自分の社員や家族には飲ませようとしないことや、農家が販売用に作った野菜は農薬が沢山使ってあり健康によくないと、出荷はしても自分たちは食べないというようなことと、相通じるものがあると思います。

この場合問題になるのは周囲の反応ですが、運転する行為が事故につながるという心配をしなければならないのであれば、メーカーは自らがつくっているクルマの危険性を告白しているようなものです。

朝日新聞・トヨタ自動車への抗議活動の震源地より

神田厚

2月10日の朝、居間で朝日新聞を開いて目を通していると、前日の夕刊でトヨタの次期社長と報じられていた人が、コラム“ひと”に出ていました。記事は行動的な次期社長というイメージで書かれていましたが、その例として報じられていた事がどうも引っ掛かり、下記の文章を朝日新聞の「声」係に投書として送り、コラム“ひと”担当部署への回付希望と書き添えました。

また、その旨を会の世話役の方に連絡しました。

＊

（朝日新聞への投書文）

『裏道通勤は「カイゼン」？』

神田厚（高校教諭42歳）

10日付の本紙のコラム「ひと」を読んで驚いた。大手自動車会社の次期社長が、カーナビを駆使して渋滞を避け、狭い裏道を走り抜け、通勤時間を短縮しているというのだ。

しかも、コラムではこの事を、この会社の特徴である「カイゼン」の精神の流れとして、美化して伝えていたのだ。

誰もが事故を起こしやすい通勤途上で、62歳の男性が、よそ見をしながら（カーナビを見ながら）時間短縮に励む行為は、裏道の道路環境や周辺の居住環境を犠牲にした上で成り立っているという視点が完全に欠落してはいないだろうか？

この自動車会社は、確か自社工場従業員のマイカー通勤によるに周辺道路の渋滞や、地球環境問題への対応のため、公共交通機関での通勤を奨励し始めたと発表し、本紙を含むメディア各社はこれを「自動車会社の大英断」のごとく報道した。

今回の社長交代によって、この会社は、カーナビを駆使した裏道通勤奨励に方針転換するのだろうか。

＊

会の方では、いち早く世話人の清水さんが抗議文を起草してくださり、抗議行動を行っていただきました。抗議文を受け取った側にとっては、重い投げ掛けであったと思われます。

トヨタの回答は私達の会の考えに、理解を示す良好なものでした。渡辺次期社長個人は、「記憶がない」という口上で逃げ、朝日が真相を語らないということで、丸くおさまったわけですが、渡辺氏に「危険だからやめろ」と言っていた周りの方は、我々の抗議に心の内で拍手喝さいをしていたことでしょう。

今回の抗議行動で、初老のカーナビによる裏道疾走通勤は、確実に1台減り、トヨタ自動車と朝日新聞の会社としての姿勢に、一石を投じる事ができたと思います。

私が何よりも嬉しかったのは、「これはひどい！」と怒りを共有してしてくださる声が私のメールアドレスに次々に届いた事です。ありがとうございました。

しかし、たまたまわが家に遊びに来ていた妹にこの話をすると、わが妹でさえピンと来ない。「抜け道のどこが悪いの？」との問いに、私は、『クルマが優しくなるために』（前代表の杉田聡氏著）や岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』（杉田聡氏・今井博之氏著）など家にある本を引っ張り出し、会報37号に同封されていた今井さんの『ビジョンゼロ』のレポート（『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』）まで総動員しつつ、焼酎のお湯割り4～5杯を飲み干すほどの時間を要し、やっと身内に私の発言の意味を理解させることができたのです。

まだまだ道のりは遠いものの、地道に連帯してやっていくことの大切さを実感しました。ちなみに投書はボツでした。こらからもよろしくお願いします。

（三重県津市在住）

2/26～27に東京にて、子どもを守る文化会議が開催され、分科会には会員が7名参加しました。ご参加の皆様、ありがとうございました。次号にて報告いたします。

■ 論文寄稿 ■

規制緩和とトラック運送業

川村雅則

38号で「不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態」をご寄稿いただいた川村雅則さんに、今回はトラック運送業の実態についての論文を寄せていただきました。

■はじめに

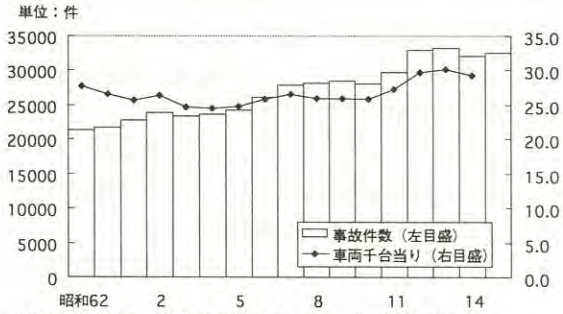
図1の棒グラフは営業用トラック（軽貨物を除く）を第1当事者とする事故の推移を示したものである。平成元年には約2万3千件だったのが、ほぼ毎年増加し続けて12年には3万件を超えた。もちろんこれには後述のとおり自家用から営業用への転換が進んでいることも反映しているだろう。だが、車両台数当りでみても（同図折れ線）、ここ数年で事故は急増している。

トラック運送業界でなぜ事故が減らないのか、いな、近年では増加し続けてさえいるのはなぜか。運送業者や運転手など関係当事者の著しいモラルの欠如を背景にしたケースもむろん存在する。だがあわせて、背景には運送業界の構造的な問題もある。本稿は、前号の拙稿（タクシー）に続き、不況と規制緩和のもとでのトラック運送業界の実態を示したい（概略をあらかじめ述べると、業界では、規制緩和に不況という条件も加わり、運送業者間の競争に拍車がかかっている。事業法や労基法など関係諸法に抵触する事態が生じるほどだ。しかも行政は有効に機能し得る体制にないためこれらの違法行為は放置され、荷主による運賃値下げの圧力という条件も加わり、そのことが業界全体の運賃を押し下げることにもなっている。「消費者メリット」「価格破壊!!」などのうたい文句で導入・展開された規制緩和が運送業界にもたらしているひずみは大きい）[1]。

■トラック運送事業・労働の特徴

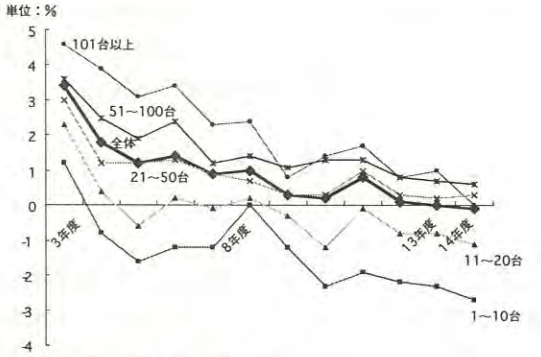
そもそも、モノを運ぶというサービスは、サービス全般がそうであるように、保存ができない。需要に応じて派生的にうみだされるものだ。また、トラック運送事業では、生産単位が小さく（車両一台）資本金負担も小さいため、事業の参入が容易である。それゆえ、小・零細規模の事業者が群生することになる（50％が10両以下。75％が20両以下）。こうしたサービスの特性や産業組織的な特徴は、運送業者の下請け的・隷属的性格を強め、事業者間の競争を過度にする傾向にある（「運送会社は他にもいっぱいあるのだから、あなたの会社がこの運賃で仕事をできないなら、よそにまわす」という荷主のプレッシャーのもとで、運送業者は事業を展開せざるを得ないということ）。しかも、「いつまでにどこまで荷物を運んで欲しい」という需要に応じてモノを運ぶというこのサービスは、労働負担という観点からみると、長時間・不規則・深夜労働という問題を発生させる。運送業界で、労働衛生に関する対策が急がれると従来から指摘されてきたゆえんである。

ところが、運送業界のこういったいろいろな問題の解消が基本的には先送りされたままで、「運送コストの低減」



資料：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）。車両台数は、国交省『自動車輸送統計年報』。但し12年度以降は同省『陸運統計要覧』（数値は年度末）。

図1　営業用トラックを第1当事者とする事故の推移



出所：全ト協『経営分析報告書』各年度版より作成。

図2　事業規模別にみた営業収益営業利益率

「消費者のため」などの喧伝のもとで、新規事業参入や運賃などの規制を緩和する政策が実施されたのである。

■新規参入・運送業者の増大、経営の悪化

1990年の「物流二法」を皮切りに規制緩和がはじまった（もちろん、この経済的規制の緩和＝競争の促進で安全などが阻害されないよう社会的な規制は強化するというのが政府の主張ではあった）。規制緩和後、自家用から輸送効率の高い営業用への転換が進んだという事情もあり、運送業者は急増した。平成元年度には約3万6千だった事業者の数は14年度には5万3千にまで増加した（特積みを除く一般）。約1.5倍の伸びである。だが他方でこの間の輸送量の伸びはトンベースでは1.2倍（トンキロベースでかろうじて1.4倍）で、運送業者のこの急増を補うほどではない。

ところで、運送業者はなぜこんなにも増加し続けているのだろうか。とりわけ小・零細規模の事業者の増加は顕著だ。運送業界は「儲かる」のだろうか？そんなことはない。

図2は運送業者がどの位儲かっているかをある指標[2]でみたものだが、最新の数値では、この経営分析が開始されて以来はじめての赤字（マイナス）転落という事態が発生した。しかも、とりわけ小・零細規模の事業者では赤字経営が続いていることが確認されよう。

よって、新規事業参入とりわけ小・零細規模のそれは、利益を得て事業規模の拡大を図ることよりは日々の暮らしの糧を得ることを目的とした生業的な側面の強い参入といえるだろう。それはまた、適正な労務管理や運行管理の維持が困難な事業者層の拡大を示しているといえよう。

■運賃低下と不公正契約の拡大

運送業者の経営の困難は、輸送需要（荷物）が低迷していることだけではない。荷主の運賃削減志向の高まりや、限られた荷物を獲得するための運送業者間のダンピングという問題がある。前者、すなわち運賃の低下についていえば、ここ1、2年で運賃の「下がった」のが運送業者全体の76.4％とほとんどを占めており（残りは「変化なし」）、しかもその減少幅をみると、平均で10％の減少、さらに2割弱の運送業者では20％以上も運賃が下がったという。

「運送業者も自助努力で荷主に対して適正な水準の運賃を求めてゆけばよいのではないか」、そう思う方もいるかもしれない。だが、そもそもの運送業者の契約の立場上の不利に運送業者の供給過剰という条件が加わったこともあり、半数強（55.9％）の運送業者が自社に交渉の余地はほとんどないと考えている。それどころか、提示された運賃料金の削減を断れば取引が打ち切られるおそれを感じている業者が6割を超える（62.7％）、そういう状況にある（以上は2002年度調査）[3]。

荷主との間の運送契約の不公正の拡大も指摘されている（図3）。比率は様々だが、①運賃・料金の一方的な減額（43.7％）をはじめとし、④契約外の付帯作業の強要（19.0％）、③荷主の商品サービスの購入の強要（13.1％）、⑦「値引き」「協力金」の要請（12.0％）など、荷主が契約上有利な自らの立場を利用して行う、優越的地位の濫用に抵触するような行為も少なからぬ事業者が経験している。その他にも、⑩時間指定が厳しい（13.8％）、②過積載の強要（7.8％）、など安全上からも問題のある契約状況がみられる（以上、2003年度調査）。

■進むコスト削減策と、違法行為の拡大

こういう経営の困難、荷主との契約の不公正の拡大に

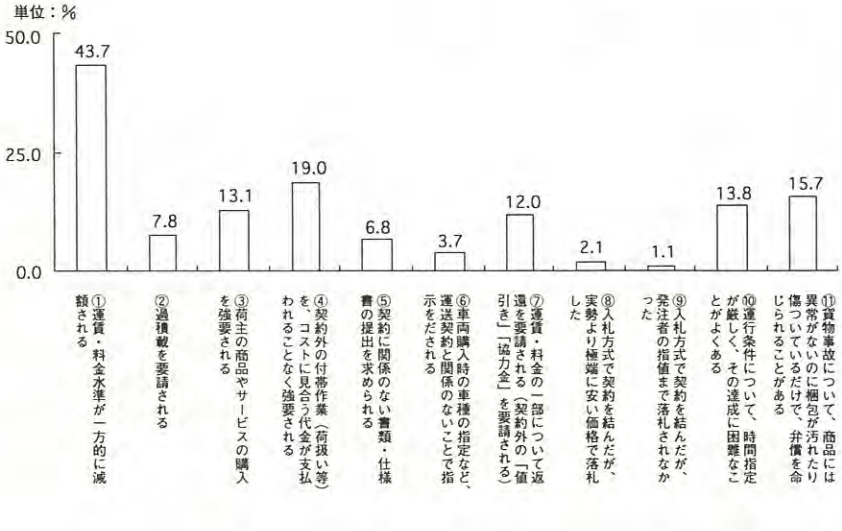


図3　運送契約・取引においてみられる諸問題の有無

個々の運送業者はどう対応しているのか？コストの削減である（図4）。それは⑧「車輌の代替期間の延長」などにとどまらず、賃金の昇給停止あるいはカット（④⑤）、さらには運転手の働き方をよりしんどくするような措置（①～③）の選択にも進んでいる。

もっともこれらの結果（コスト削減状況）は、事業者を対象としている本調査の性格上、「控えめ」なものといえるかもしれない。そこで別のデータ[4]で確認してみると、例えば健康保険・厚生年金に加入していない（従業員の全員とは限らない）運送業者は2割弱、あるいは労災保険・雇用保険に加入していないのも約8％に及ぶ。さらに付言すると、これらの成績は新規に事業を開始したばかりの運送業者でより悪いのである。換言すればそれは、事業体制を整えずとも新規で事業に参入できてしまうという現行の事業許可体制の不備をも示しているといえよう。そして、現行の監督官庁は人員的にもこれらの違法行為に即応できる体制にはない。

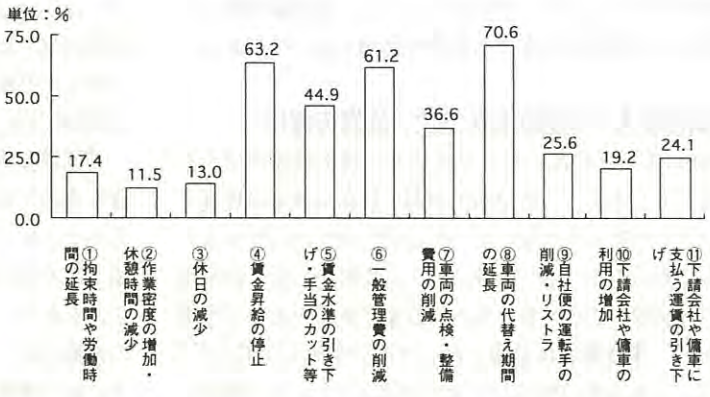


図4　これまでに実施してきたコスト削減策（2002年度）

■運転手の負担増

もうひとつ、運転手を対象とした調査データで、競争の熾烈化が働くものに果たしていかなる状況をもたらすか、示そう[5]。同調査によれば運転手の1勤務の拘束時間は12.4時間（平均値、以下同様）で、週当たりの拘束時間は同じく72.2時間に及んだ。もちろん拘束時間中には手待ち時間など（作業以外の時間）も含まれているとはいえ、こうした拘束時間の長さは休養の確保・疲労の回復という観点からも問題といえよう。実際、休日を含む週当たりの睡眠時間は49.5時間で、一日当りに換算してかろうじて7時間に達したが、週当たりの拘束時間の長い運転手では睡眠はより短かった。また、この長時間拘束（労働）・短時間睡眠という状況下で「いつも疲れがたまっている」「前日の疲労がとれないことが、よくある」という疲労蓄積の高い運転手はあわせて約半数に達した（各18.0％、30.8％）[6]。

スピード・リミッターの装着や、排ガス抑制装置の装着・車両の買い替えなど安全対策や環境対策に要する費用負担が今後さらに増すことで、コスト削減・違法行為の拡大・運転手の状態悪化など事態のより一層の深刻化が懸念される[7]。

■まとめにかえて

政府・規制緩和推進論者が描くバラ色の世界とはかけ離れたトラック運送業界の実態を確認した。この深刻な事態を前に、萌芽的なものも含め様々な取り組みが労使双方によって展開されつつある。注目すべきは、規制緩和の導入以降、経営者団体たる協会の役割の見直し・機能強化を求める声が運送業者の間で高まっていることだ。クルマ社会を問うわれわれの、こうした動きとの共同は不可能だろうか。ときに事故でわれわれの生命を奪う側に立つ業界関係者との共同の可能性への言及は、不用意にはたしかにできるものではない。だが、例えばこの間の一連の大気汚染訴訟で、一見すると加害者的立場にあるようなトラック運転手・労組が地域住民・公害患者の支援を展開していたという事実は、一致点での共同の可能性を示しているのではないかと考えている。

（北海学園大学教員・北海道札幌市在住）

（注）

1）政府統計やトラック協会のデータ以外で本文中で示しているのは筆者の実施した調査（受託調査を含む）のデータである。運送業者のそれは、『北海道のトラック運送事業者の事業経営及び輸送秩序に関する実態調査 報告書』『北海道のトラック運送事業者の運送契約・取引に関する実態調査報告書』（本文中では2002年度調査、2003年度調査と表記）、運転手のそれは「規制緩和のもとでの道内トラック運転手及びバス運転手の状態（Ⅰ）」がそれぞれの出所。

2）営業収益営業利益率＝運送収入から運送費（原価）と一般管理費を除く営業利益が、営業収益に占める比率。全日本トラック協会実施の経営分析データによる。

3）さらにいえば、「書面なし」の運送契約だったり運賃額の明示されていなかったりする比率も事業規模の小さい事業者では珍しくない（34.0％、43.9％）。

4）ここで示すのは「適正化事業」という事業の実施機関

（≒トラック協会）が、運送業者を訪問し関連諸法に違反していないかどうかを調べた結果による。

5）調査は、睡眠や出社・退社など勤務に関連した情報を1週間のあいだ運転手に記録してもらった（177人の回答を分析）。

6）これらは大手の運送業者の労働組合を通じて行った調査であり相対的に良好な条件のもとで働く運転手の結果と考えられる（とはいえある産別組合では、組合員の死因に自殺が増えてきておりメンタル・ヘルス問題の克服が課題となっているのだが）。筆者も参加したある研究所の、トラックステーションでの運転手からの聞き取り調査の結果では、自宅にほとんど帰れない、まとまった睡眠は2、3時間程度、などのケースが決してまれではなかった事実を付言しておきたい。

7）安全対策や環境対策の必要性はいうまでもない。問題はこれらの負担が運送業者のみに課せられたことだ。自動車関連諸税もそうだが、誰がどの位の負担を行うかは、自動車メーカーなども対象にいれ検討する必要があるのではないか。

関連記事：北海道新聞　2005年2月28日
（レイアウトは変更してあります）

規制緩和で「加入逃れ」増

道内トラック業者 16％社会保険未加入

輸送費減しわ寄せ 病気時に不安

道内トラック業者の16％が健康保険と厚生年金の社会保険に加入していない実態が、道トラック協会（札幌）などの調査で分かった。不景気の中、規制緩和で国が開業時に社会保険の加入を義務化しなくなり、「加入逃れ」が増えたとみられる。多くのトラック運転手が、病気になった時の不安を抱えながらハンドルを握っている。

「保険料を払ったら家族を養われない」。大型トラック運転歴十三年の札幌の男性（三）は、苦々しい表情で言った。

勤務先の運送会社では、社会保険の加入は「選択制」。本来、従業員の「選択制」とされるが、従業員五人以上の企業は労使折半で保険料を払い社会保険に加入することが法律で義務付けられている。「選択制」とされるが、従業員たちに反発するが、従業員たちの間では、保険加入で収入が目減りすることを嫌う心理も働くという。

この男性は、妻と就学前の子供二人の四人家族。月給の手取りは平均二十数万円で、「家族は病気をしないで、と祈っている」と明かす。

道トラック協会と道運輸局が昨年十二月までに、道内トラック業者の約四割に当たる千四百四十社に働き取り調査したところ、社会保険の未加入業者は16％の二百三十七社に上った。道社会保険事務局はこの実態を「ゆゆしき状況」（保険課）とみる。

「加入逃れ」を招いた最大の原因は、一九九〇年に成立した貨物自動車運送事業法。同法以前は、社会保険の加入を義務化してからトラック運送業の開業免許を交付していたが、新規加入を容易にすが、トラック一台の一日の稼ぎは三千円」などい。「この賃金ではとてもなっていない」と訴える。

道央で従業員十人の運送会社を経営する六十歳代の社長は三年前、業績悪化を理由に社会保険から抜けた。「大手から回ってくる下請け仕事はひ

先の調査でも、開業一年未満の業者の未加入率は35％に上り、新規年月が浅い業者ほど未加入率が高い傾向が現れている。

健康保険法と厚生年金保険法では、加入を義務付けられた会社が加入しない場合、懲役か罰金が科せられることになっている。ただ社会保険料は内のトラック業者数は約三千五百社で、九〇年度の一・六倍。仕事の増加によって「輸送業は十年前の二・三倍増」（同協会）になり、経営者に保険料を払う余裕がなく

群しい北海学園大の川村雅則講師（労働経済論）は「政府は規制緩和でサービスが向上し、需要業者は満足されると信じていた。しかし、実際は事業体制が整わない業者による脱法行為など、荷主による値引きの強要を招いた」と指摘。社会保険加入を事業参入の必須条件にすることや、荷主に適正輸送運賃を求める労働界の取り組みが必要だとしている。

①「義務」ではなく「自主的」加入が望ましい②未加入企業があっても行政的に制限運営できていたことなどから罰則規定を適用したことはない。

業界内の競争の激しさも未加入に拍車をかけている。二〇〇三年度の道

■講演会案内■〈関連団体行事〉

あなたは空気を選べますか？
― SPM・ナノ粒子の健康影響と面的汚染 ―
《4／24》

道路沿道のSPM濃度は改善され、ディーゼル車規制の効果だと東京都は言いますが、規制対策として自動車メーカーはディーゼル燃料の高圧噴射化を進めており、排ガス中にナノ粒子が増え、新たな健康被害の可能性があります。シンポでは問題を総合的・科学的に解明します。

日時：2005年4月24日（日）13：30～16：00
場所：全理連ビル9階（JR代々木駅北口正面徒歩1分）
主催：酸性雨調査研究会・日本環境学会
内容：講演と報告　①島田章則鳥取大学獣医病理学教授：「ナノ粒子研究の世界的な動向」、②嵯峨井勝青森県立保健大学健康科学部教授：「ディーゼル微粒子の呼吸器及び生殖器等への影響」、③山本英二岡山理科大学総合情報学部教授：「短期的健康影響を明らかにする疫学研究の動向」、④常時監視データーからみた東京の面的汚染（プロジェクト報告）
資料代：一般1000円・学生500円
お問い合わせ：酸性雨調査研究会
FAX: 03-3822-8646、mail: jarn@vuni.ne.jp

■第11回クルマ社会を問い直す会総会・記念講演会を開催します《5／21》

今年は創立10周年の総会となります。記念として、LRTさっぽろの吉岡宏高さんの講演会を開催します。また会の今後に向けて全員参加でグループ討論も実施します。夜には懇親会も予定しております。お誘いあわせのうえぜひご参加ください。

総会では、各地活動報告・WGの報告もお願いします。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。

日時：2005年5月21日（土）
13:00　講演会・グループ討論
17:00　総会
19:00　懇親会

場所：東京都北区「北とぴあ」902室　王子駅（JR京浜東北線・営団地下鉄南北線・都電荒川線）徒歩2分（別紙地図参照）

■こども環境学会第2回大会にご参加を《4／22・23・24》

今年の大会テーマは「こどもの安全と健康のための環境」。交通事故の危険に満ちていて遊ぶ場もないこどもたちの生活環境も、主要な問題の一つです。

23日には、子どもの交通事故予防のすぐれた研究者であるイアン・ロバーツさんの基調講演、今井博之さんら会員が問題提起を行う分科会があります。会としてパネル展示なども行います。

こどもの成育・遊び環境を巡るさまざまな問題が話し合われる会なので、関心のある方はぜひご参加ください。

日時：4月22（金）～24（日）　9：00～
4／22（金）　都内のこどもの遊び場施設などの見学会
4／23（土）　基調講演・分科会（3つ）・国際シンポジウム・総会など
＊基調講演9：40～10：40「こどもと交通戦争」
講演：イアン・ロバーツさん（ロンドン大学教授）
＊分科会11：00～12：20「こどもが事故にあわないまちづくり」
コーディネーター：木下勇さん（千葉大学助教授）
スピーカー：今井博之さん、足立ほか
4／24（日）　分科会（3つ）・特別講演・こどもシンポジウム・フロアセッションなど
＊詳しくは同封のチラシをごらんください。

会場：東京・建築会館（港区芝5―26―20）
問い合わせ：世話人足立（別紙名簿参照）または学会事務局へ。学会ホームページにも案内が載っています。
こども環境学会事務局
（東京工業大学教育環境創造研究センター）
TEL･FAX: 03-5734-3163
URL:http://www.children-environment.org
Mail to: info@children-environment.org

■関東地域の懇談会にご参加ください（毎月開催）《5／13・6／10・7／8・8／12…》

会員同士が自由に気軽に参加できて、交流・情報交換できる場として、また発送作業等での協力もいただきたく、2005年1月から東京で月例懇談会を開催しています。1月には4名、2月と3月には5名の参加があり、発送作業は瞬時に終了、活発な意見交換ができました。今後ともぜひお気軽にご参加ください。

日時：毎月、第二金曜日、18:30～21:00頃
2005年5/13、6/10、7/8、8/12、9/9、10/14、11/11、12/9

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：会事務所：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ビル内の5F）
TEL/FAX 03-5261-5931

担当世話人：藤本（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。

■オランダ・デルフトで「チャイルドストリート2005」国際会議開催《8／24～26》

ボンネフルや自転車道ネットワークなどの取り組みを早くから実現させたオランダの街、デルフトで、こどもが安全に豊かに育つ環境づくりやまちづくりについて考

える国際会議が、8月に開かれます。

会議には、今井博之さんが日本の状況報告や問題提起者として参加予定です。

会議（言語は英語）は8月24日（水）～26日（金）に開かれ、25日はデルフト、ハーグの見学ツアーです。デルフトは陶器の産地としても知られ、街並みもたいへん美しいそうです。関心のある方は下記の主催元ホームページをごらんいただくか、世話人足立（別紙名簿参照）へご連絡ください。http://www.urban.nl/childstreet2005/programme.htm#intro

■9/20～23、横浜カーフリーデー企画にご協力ください

2004年には9/23に開催したカーフリーデー（38号P2で報告）を、今年も開催予定で準備が進んでいます（9/20～23の4日間イベントに、さらにプレイベント等のプランもあり）。展示部門の企画担当として当会も参加しています。横浜周辺の方で平日夜の会議に参加できる方はぜひ一緒にご協力ください。問い合わせは事務局藤本（別紙名簿参照）へ。

2004年シンポジウム ビデオ貸し出しのお知らせ

2004年5月22日に東京で開催しました、第10回総会記念講演会「クルマ社会　子どもの命をどう守るか」（パネリスト：今井博之さん・青柳隆さん・石毛昭治さん、会報37号で報告）について、スライドも含めてビデオ撮影（長谷智喜さん撮影）しました。ごらんになりたい方は貸し出しできますので、世話人藤本（名簿参照）までご連絡ください（往復の送料はご負担お願いします）。地域活動等にもぜひご活用ください。

WG 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。

■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。（詳しくは会報38号をご覧ください。）

おかげさまで3月1日創刊の運びとなりました。ご協力に感謝いたします。月刊ですのでいつでもどなたでもどうぞ。心よりお待ちしております。　（藤田亜津子）

■交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG

2005年3月に、環境博ともいわれる愛知万博が開幕します。クルマメーカー・トヨタの地元だけに、トヨタ系の会社から社員ボランティア、半強制的なチケット購入指示（1人2枚以上）もありました。環境問題も緊急の課題ですが、それにも増してクルマ災害が軽視されていることには、疑問を感じます。世界各国に、クルマが動物の生理に合わない凶器であること、クルマ災害ゼロのための環境整備（分離信号、スピード抑制のためのハンプ、クランク道路、30kmゾーン……）をアピールしていくことが、緊急課題であると思います。　（伊藤晃）

■仕事とクルマWG

職場でこんな目に遭ったら教えてください。

・マイカー通勤を強制された。
・免許取得を強要された。
・職業運転手でもないのに、長時間運転させられた。
・免許ないのを理由に職場で不当な扱いを受けた。etc.

できたら企業名と業種も書いて水野まで郵便ハガキ（住所は別紙名簿参照）で送ってください。　（水野玲子）

■自転車WG　（冨田悦哉）
■クルマなし子育てWG　（藤本真一）
■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）
■車の広告の規制WG　（松本秀勝）
■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）

投稿

次世代育成支援計画から子どもの交通環境を変える

黒川滋

子どもにとってのクルマの問題を解決したいときに、警察や道路管理などの行政の担当に働きかけても、日頃、子ども関連施策との接点がない彼らにとっては、子どもの視点になかなか立ってもらえないことが多いのではないでしょうか。子どもや子育てしている人からの視点でまちづくりをしてもらうための仕掛けが必要でした。

その1つが、少子化対策の副産物として作られている自治体の「次世代育成支援行動計画」です。多くの自治体で4月からの実施に向け計画を策定しています。中心課題は保育所や児童館の整備なのですが、計画全体が目指しているのは、子育てしにくい社会、子どもが育ちにくい社会、子どもが大切にされない社会を、自治体や企業の現場から変えていくことです。国の策定指針では、自治体の計画に子どもや子育てする人にとっての交通安全や交通環境についても記述するよう求めています。市の児童福祉課が事務局となって、子どもの視点での交通安全をどうしていくのか、交通安全に関係する担当課に政策の検証を求めることができるのです。

■市に意見書を提出

私の住む朝霞市でも「市民代表」による策定委員会で計画作りが進められ、最終段階に入っています。国の指針では、市民参画と情報公開による計画作りを求めていますが、朝霞市の計画づくりで一般市民が意見を言う機会は、04年末にパブリックコメント（論点公開と意見書募集）が行われたにとどまりました。パブリックコメントは、行政が計画や要綱などの策定時に、原案を提示して、それに対する市民意見を集め、考え方を整理してレスポンスしながら計画を補強するものです。市民の視点で政策を提起したり、軌道修正できる（あまり効果はない）、意見に対する反論で市側の問題意識を明確にできる、というメリットがあります。

たった1回のパブリックコメントしか意見を言う機会がないので、市内に住む藤本真一さんも含め、市内で何らかの子どもに関する活動をしている人たち5人に声を掛け、「あさかの子どもの未来をつくる会」を急ごしらえして一緒に作業し、意見書を提出することにしました。保育所不足、在宅育児の支援、障害児の子育て、プレーパーク、そして子どもにとっての交通環境などそれぞれの立場を共有しながら、半月の間に意見交換3回と、メール、FAXを駆使しながら総合的な検証を行って、意見書作りを進めました。

■市の原案が変わった

当初の市が交通安全に関して提示した原案では「交通安全教育の推進」と書かれていました。ちっとも子どもの視点に立った政策ではありませんでした。私たちの意見書では、クルマに子どもを合わせるのではなく、子どもの視点での交通環境の改善を求めるべき、朝霞市に多い狭い道路ではハンプやクランクなど設置すべきと修正意見を提出しました。

しかし市や策定委員会は、計画の基本理念についてパブリックコメントをしたので、個別の課題に対する意見については聞き置く、というスタンスでした。市はパブリックコメントといいながら、意見募集要項では回答を拒んでいるため、聞き置くだけの対応にさほど驚きはしませんでした（それにしても古参市民の委員の議論はめちゃくちゃでした）。

しかし、策定委員会の中で、子育ての保護者世代の委員が連日市と協議してがんばってくれたおかげで、市の原案に対する全面的な見直し作業が行われ、その一環として、交通安全に関する部分についても、全く新しい書き方に直されました。

2月24日の策定委員会に提出された最終段階での市の修正案で、交通安全について「子どもにとっての交通安全」と書かれ、原案よりずっと良くなりました。保育所や在宅育児支援の活動をしている人たちと共同作業したことで、若手の策定委員の方たちの問題意識を刺激して、交通安全についても不十分ながら反映されていったと思います。この計画を活用して、計画実施期間の10年間に、歩道を整備し、狭い道路ではクルマの流入抑制を具体的にすすめるか、という具体策への展開が重要になります。

今回、分野の違う人たちと共同作業したことはよかったと思います。クルマ社会の問題点については、一緒に作業した他の人たちはほとんど自覚したことがなく、子どもを中心にした交通環境づくり、という視点がつくられたことは新鮮だったと語っています。

■各自治体での検証を

子どもを視点にした交通環境づくりということはなか

なか実現が難しいものです。現在の交通に関する法律や制度、システムがクルマの効率性＝おとなの都合を優先して考えているからです。自治体の次世代育成支援行動計画は、子どもという視点から交通環境の改善を進めていくことを盛り込むことができる、クルマ社会を子どもの視点で問い直すことのできる計画です。みなさんもお住まいの自治体の次世代育成支援行動計画のなかで交通安全についてどのように議論され、記述されようとしているのか、検証してみてはいかがでしょうか。

※意見書の本文については下記で公開しています。市の計画本文は3月10日以後市のホームページで公開されています。

意見書

http://kurokawashigeru.air-nifty.com/blog/files/jisedaikkeikakuiken.txt

朝霞市のホームページ

http://www.city.asaka.saitama.jp/index.shtml

（埼玉県朝霞市在住）

投稿　人はなぜクルマをやめられないのだろう——私の自由な考察過程

藤田亜津子

「明日の金沢の交通を考える市民会議」というグループが実施した「金沢市中心部にマイカーで通勤されている方へのアンケート調査」（2002年10月～11月、有効回答数415名）の結果報告書があります。丹念な分析を行い、納得できる提言でまとめてあるものですが、私はこれを読んで、別の視点からいろんなことを考えました。

「通勤に公共交通を利用しない最大理由」として、運行本数が少ない、利用できる路線がないなど、その不便さを挙げる人が大半であるにも拘らず、「公共交通が便利になってもマイカー通勤を続けるか」という設問に対しては、やめるつもりはない（158人）、マイカー通勤が多いと思うが状況によっては公共交通を利用する（127人）、公共交通を利用しようと思う（124人）という結果が出ています。そこで「公共交通が便利になってもマイカーをやめない最大理由」を見ると、通勤時間が最短で済む、仕事でマイカーを利用する、必要な時にいつでも利用できる、に続いて、快適に疲れず通勤できる、天候に左右されない、一人の時間を有意義に過ごせる、などが挙げられています。その他、他の人を気にするのは嫌、電車やバスは変な人が多くて落ち着いて乗っていられない、というのもありました。

逆に、「マイカー通勤時に最大のデメリットと感ずること」としては、経済的理由に次いで、飲酒したら運転できない、事故の危険がある、が目立つ中で、車の排気ガスが地球環境に負荷をかけている、一人乗りが渋滞の一因になっている、を選択した人が僅かにいて、いずれも公共交通利用へ変えていきたいとしている人たちに多かったということです。

公共交通が便利になれば、3割程度の人たちがクルマ通勤をやめる可能性はあります。それでも私は、クルマが保証してくれる「個人としての快適さ」を「社会全体としての快適さ」より優先させる人が多い限り、クルマ社会は膨張し続けていくのだろうと思います。

個人の自由が全体主義に塗りつぶされる時代の再来は招いてはならないし、純粋な公共心と偽善とが入り組んでいるような社会でもあります。民主主義が真に成熟した段階で、一人一人に自ずと公共の精神が宿ってきていることが最も望ましいけれども、それには個人差、地域差があって、その成熟の度合はそれぞれの政治に反映されているとおりです。ただ、この一見個人主義と思えるものも、私は日本の個人主義は一般に、見えない全体主義に保護された擬似個人主義ではないかと思っています。個人の成熟を待つよりも、その日本的全体主義の力を逆に利用すれば、社会は案外たやすく変わるのかもしれません（それが本質を伴ったものであるかは別として）。

さて、最近金沢では、「まちづくり」を標榜してクルマ依存を見直そうという動きがあちこちに見られます。公共交通や自転車道の充実は、市街地の渋滞や空洞化に歯止めをかけたい行政や地元経済界の以降にも合致するし、未来型のバスや電車の導入は一般市民の興味をひきやすいものでもあります。「まちづくり」はクルマ利用者が抵抗なく脱クルマ社会をイメージできるアプローチとなって、クルマ利用者を着々と巻き込んだ脱クルマ運動へと発展していくのかもしれません。

一方で、私はここで早くも「本質を伴わない脱クルマ社会」が独り歩きしていく兆候を感じます。彼らの関心の対象が、都市部に限定されていて、しかもそこに住む住民主体というより、観光客や郊外からの集客の方に視

線を向けた「賑わい創出」にとどまっていると感じるからです。華やかな未来を描く都市部がある裏側に、深刻に憂慮すべき過疎の地域があることを視野に入れずして、私達の想う脱クルマ社会は到来するでしょうか。公共交通を絶たれ、歩道の整備さえ縮小していく地域の人たちが生きていくためには、クルマに頼るしかないのです。

そのほんの一例をご紹介します。能登半島の北部を走る「のと鉄道」能登線は、年間1億円の赤字を理由に、この3月末で廃止されようとしています。2月現在、存続運動のグループは、せめて3年間の猶予を、と県に必死の請願を続けています。生活の足を奪われる高齢者たちが、皆途方に暮れているというのに、対話に応じようともせずに廃止を断行する石川県。その、クルマ社会に漬かり切った思考に、私は憤りを禁じ得ません。この会報が発行される頃には、能登線の生死の確定とともに、県民の公共意識のレベルも明らかになっていることでしょう。

☆反論大歓迎です。ぜひ議論誌WGに投稿して、私の考えの未熟をご指摘願います。　（石川県金沢市在住）

投稿　市長さんらに質問状を出してみました

木村孝子

本会もまもなく10周年。私にできることでなにか協力したいと思う日々です。

会報38号で雑誌『子どものしあわせ』3月号に「クルマ社会の諸問題特集」が載っていると紹介されていました。私の手元にも届きましたので見せていただきました。（この雑誌は私が小学校の教員をしていた数年前、友人から見せてもらったことがあります。）この特集、読んでくださった人たちの心に響いたことと思います。感想を聞きたくて「子どものしあわせ」編集部に電話を入れました。電話口に出られた男性の方は「居住地が埼玉県で、JR切り捨て、路線バス切り捨ての地のため、クルマ社会にどっぷりつからざるを得ない現実。しかしクルマ社会を問い直す会が目指していることは『絵空ごとではない、いたって大事なこと』」というお返事が返ってきました。今、クルマ利用の生活の中にいながらも、こう感じている人は多いと思っていいでしょう。

会報38号の投稿「批判より啓発を」を読みました。本当にこういう気持ちですすみたいと思います。同じ号で、山形市のとりくみを読みました。「期待が高まる100円循環バス」――わが市でもこのバスが最近通っています。もっと調べて報告したいと思います。同じ号の「高知路面電車サミットに参加して」は、高知に親戚があり、何度か訪ねていますので、路面電車に親しみを込めて、また、高知のとりくみに賛同しつつ読みました。報告ごくろうさまでした。

地域活動連絡係として以下のような質問状を、市長、革新系市議会議員、主婦の友人に投げかけてみました。3人ともクルマと切り離せない生活をしている人たちです。回答はすべてを紹介するスペースはないと思いますので、一部にとどめます。

【質問状】

1：クルマは日本の輸出産業の代表のひとつであることを否定するものではありません。しかし現に道にあふれるクルマは、歩行者（特に子どもたち、お年寄り、その他マイカーを持たない人々）にとって、たいへん危険と思います。どう思われますか？

2：クルマは空気を汚し、地球温暖化の遠因にもなっていると考えられます。クルマで通勤・外出するのでなく、自転車など利用される気はありませんか。自転車や徒歩の方が、町や社会や世の中がよく見えると思いますけれど、どうですか？

3：マイカーを持たない私は2km位までは歩きです。あとはバスや電車（どちらもないときはタクシー）。歩くことは生活習慣病予防にも大事といわれています。四季の移りかわりも楽しめます。どうお考えですか？

4：「忙しいから」とクルマを利用する人が多いようです。みんなが忙しい、忙しいというから、ますます世の中はゆとりがなく、日常の忙しさにふりまわされる感じです。クルマを捨て、みんなでゆとりのある毎日にしようではありませんか。どうですか？

5：市内の多くの高校生、中学生は自転車で通学しています。我が家の一人娘も川原代町からニ高まで片道30分位かけて雨の日も自転車で通学しました。自動車事故にあわないか、ハラハラの3年間でした（無事でしたけれど）。こわいですね。大人はクルマに乗っています。どうお考えですか？

6：歩いて学校へ通う小学生たち。道ばたの草花に見とれたり、道草しながら成長するのです。交通戦争の中を

通学する小学生たちを見て、どう思われますか？

7：手押しぐるまを押して散歩をする高齢者にとっても、クルマは危険です。どう思われますか？

8：今進行中のイラク戦争。イラクは石油産出国第2位です。石油奪い合いの戦争と考えられます。世界の三分の一の石油消費は自動車です。戦争を止めようではありませんか。資源を大切にしようではありませんか。どうお考えですか？

＜市長の回答＞

日本の総就業人口の1割はクルマ関連。クルマ社会は否定できない。交通事故を減らす努力を。地球温暖化問題については、公用車は無駄なアイドリングはしない、職員の外出は公用自転車を利用している。中・高校生も将来は運転免許を取得するでしょう。交通道徳を徹底したい。子どもたちのためには、環境整備を推進していきたい。資源の問題としては、リサイクル活動（びん、缶その他）に力を入れている。市の業務でも温室効果ガスの削減に力を入れている、など。

＊クルマ社会の痛みに直接触れていない回答と思いますが、一項目ずつ丹念に答えていたと思います。

＜市議会議員の回答＞

日本では住民の生活を無視した都市交通政策が行われてきた。この社会で、歩行者（子どもたち、高齢者、障害者、その他の人々）の安全を守ることは大事。これまでの自動車交通優先にした道路行政を生命尊重、人間中心のものに変えることが必要。不便で高料金の公共交通機関を改め、公共交通優先の原則を貫く立場が大事、など。

＊クルマ社会を含む今の政治を批判しています。自身の忙しさのため、クルマは手放せないようです。

＜主婦の回答＞

用足しなどでほとんど毎日クルマを利用している。今クルマを排除することはできない。メリット、デメリットを見極めて利用していきたい。軽自動車に切り替えた。クルマは凶器といえるけれど、ドライバーのマナーをよくしたい。自転車の人や歩行者のマナーも。四季の移り変わりを楽しむ余裕もほしい。

＊社会をよく見て、批判すべきは批判しています。でも、クルマは否定できないようです。

3人とも資源は大事。石油戦争反対（市長は「平和への思いを育むことが大事」、という表現）。次世代に美しい地球を残したいとのお答えでした。

他に、地域活動連絡係として、市役所の都市計画化へ出向き、「市のクルマ社会の現実」について訴えたり、改善点を希望したりしたいと思います。また、ご報告できれば、幸せに思います。　（茨城県竜ヶ崎市在住）

投稿　自動車は動くだけでも丸もうけ

小林和彦

今年の冬、千葉県で同級会帰りの五十代後半の男女8人が酒気帯び運転のクルマにはねられ、4人が死亡するという大変悲惨な事故が発生した。むろんこの事故の直接の加害者は無免許（というよりは免許停止）で酒気帯び運転の男であるが、背景にあるのは余りにも安易な気持ちで不要不急でもクルマを使用するという現代日本人の大半を覆う習性と風潮にあり、少々どぎつい表現になるが、いわば「一億総懺悔」に相当する。

昨年の十月から放送のNHKの朝の連続テレビ小説『わかば』では、主人公高原若葉の宮崎の祖母が「人生、生きちょるだけで丸もうけ」というのを口癖にしている。

これに対し社会一般では、より多くの収入を、より快適で便利な生活を、食べ物はより美味しく、より楽しく等々の多くの欲望が渦巻き、多くの人びとは落ち着きなくあくせくと動き回っている。むろん、「より速く」と言う欲求も加えられる。この「より速く」という欲求を日常満たしてくれると考えられている代表的なものはクルマであろう。

「徐行、徐行」でクルマは進む。
山形市寺町の雪道で。

クルマの日常使用者の大半は五体満足の健常者である。さらに一層矛盾しているのはスポーツマンタイプの頑健な者ほどクルマの愛用者である。筋骨をより強化し、体力を更にアップしたいと頻繁にスポーツジムに通い、走らない自転車（自転車もどきのトレーニングマシーン）のペダルを懸命にこぐ。そのためにジムにクルマで通う。

山形市内での話である。「40センチを越す積雪の深夜だった。コンビニの当番でレジに立っていた。わずか50mほど離れた家に住む会社員が客として来た。乗用車を店の前に止め、エンジンをふかし、ワイパーを動かしたまま店の中に入り、漫画本の立ち読みを始めた。オーバーの下はパジャマ姿。靴はつっかけのスリッパである。二時間後、客はようやく立ち読みを止め、アイス菓子を一個買い、車中で食べて帰った。……何か変だ。……」(滑志田隆氏著『風だより山形路』所収のコンビニ経営Sさんの話より)

クルマは全天候型の乗り物だから、雨の日や寒い日に外出するにはやはりクルマが一番だという人も多い。つまり、傘代わりであり防寒コート代わりである。コンビニの客もそうなのだろう。それならば必ずしもハイスピードは必要でない。

11月20日の山形でのシンポジウムでも、市街地の道路を拡幅してクルマを高速で走らせることにどんな意味があるのかという発言もあったが、そのとおりである。

新潟県中越地震の際、自宅や体育館で過ごすよりも安心で気楽であると、クルマの中で寝泊りする家族が多かった。その場合もハイスピードは不可欠でなかった。

足腰の弱った高齢ドライバーにとってはますますクルマは手放せなくなるという。その場合もハイスピードは不可欠な要件にはならない。たとえ時速10kmでも歩きが遅い老人の徒歩速度の4倍ほどの速度になる。

若葉の祖母なら、きっと「何と有難いことだ。自動車は動くだけでも丸もうけ」と言うであろう。「歩車統合」で人間優先の街づくりはここから始まる。

なぜ真冬に歩道の融雪工事？

＊余談であるが、2月現在、市内のある歩道ではかなり大がかりな工事が施工中である(写真右)。ただでさえ真冬の歩道は雪のため歩きにくい(歩道は除雪どころか車道の雪の捨て場)のに、大がかりな工事をされれば、歩行者は凍結または濡れた車道に出て歩かねばならない。この工事は、温暖な地下水を歩道の下のパイプに巡らせて歩道の積雪を融かすためと、電線を地下に埋設するための2つの目的のために行われている。

たしかに工事の完了後は街並み景観は向上し、積雪のない歩道を歩くことができるようになる。しかし、工事の完了は3月半ば以降であり、融雪道路の「恩恵」は次の冬まで待つことになる。

「御」役所の「予算消化」と「冬季に仕事不足になる土建業者に対する救済」のための公共事業を年度末が近くなって駆け足で行う悪習は、未だに是正されているとは言えない。

(山形県山形市在住)

投稿　楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその7
―是非とも聞いてみたくなるメッセージ―

鈴木浩司(仮名)

およそメッセージは、受け取る相手の立場に立ったものでないと単なる独り言になってしまいます。独り言や愚痴につき合うほど、世の中の人は暇ではありません。

「環境のために自動車を控えて電車に乗ろう」といったメッセージは、ハッキリ言って「説教くさい」です。自動車は人類が手に入れた究極の「自由の象徴」なのですから、他人からどうのこうの言われたくはないでしょう。「環境」なんてよく分からない話など、多くの人々にとって、そもそも「どうしても聞いておきたい」内容ではないんです。

それが分かっているので、お役所や鉄道会社の「この手のメッセージ」は、どこか回りくどい(気を遣っている)ものになっています。なので、ますます耳を傾ける気がしなくなる……。人々が先を争って「この手のメッセージ」を受け取ろう、とすることは出来ないものでしょうか？　例えば、こんなのはどうでしょう？

★電車内広告を使った「TOEIC700点を目指す英会話」★

「落ち目の鉄道利用率を上げるための、鉄道の社会的価値の認知広告」です。「自動車と電車のCO_2排出比は9：1である。日本におけるCO_2排出量は自家用車が原因で増加の一途だ。カーシェアリングは欧州で広がりを見せており、ドイツでは4万人以上が加入している。自動車を「所有」ではなく「利用」するカーシェアリング

は、自動車の無駄な利用を控えることにつながるため、地球環境にも家計にも優しい。」……などという「脱クルマ」を志向する強気のメッセージを、BerlitzとかNOVAの監修の下で「TOEIC用の英語」にして提供するのです。(もちろん、英語力アップの解説付き)

TOEICの点数を上げたいビジネスマンに通勤時間を有意義に使っていただく、というものですが、下記のようなメリットがあります。

・覚えるために何度も繰り返すので、強く記憶される。
・タダで英語力を向上できるので、歓迎される。
・環境に最も興味のないおじさんたちを対象とできる。
・BerlitzとかNOVAは自社の宣伝になる。
・鉄道会社は強気のメッセージが発信できる。＝社会的な価値の認知向上。

QRコードを送信すれば携帯で全文をネイティブの発音で聴ける、なんてオマケサービスをしたところでコストはそんなにかからないでしょう。

さて、このアイデアは自由に使って頂いて構いません……どこかの落ち目の公共交通機関でいかがでしょう？

おしまい　(愛知県安城市在住)

投稿　東アジア“脱チャリ社会”の怪

粟野宏

はじめにお断りしておくが、もちろん日本のことではない。筆者は、2002年9月に台湾・台北を、2004年9月には中国・北京を、同12月に韓国・ソウルおよび清州(チョンジュ)ならびにマカオを訪れた。これら東アジアの5都市に共通するのは、日本と同様のクルマ社会である点だ。

しかし、北京とほかの4都市とは大きく異なるところがある。北京は、東京などと同じようにクルマ過密都市だが、昔ながらの自転車天国の面もある(写真1)。北京市民は自転車の盗難を恐れるので、錆びついた古めかしい自転車を修理しながら乗っているらしい。

(写真1) 北京の天安門前も昔ながらの自転車天国 (2004年9月10日)

一方、ほかの4都市は、不思議なことに市内で自転車(チャリ)を見かけることはなく、完璧なまでに“脱チャリ社会”なのだ。自転車利用の経済的メリットさえないのだろうか。

台北ではスクーターに乗る人が目立つ。朝夕のラッシュどきはスクーターが群れをなして走っている(写真2)。それが市民の足なのだ。困ったことに、大通りではスクーターは歩道にまで侵入してくる。歩行者としては歩道でも安心していられない。台北では、歩道は、ビルの軒下にあたる雁木ないしコロネードのような部分と、ビルの外側にあたる通常の歩道部分とに分かれる。スクーターがしばしば侵入してくるのは後者だ。一方、前者の“雁木部分”は歩行者も安心して歩くことができる。屋根のない部分とのあいだの段差や、軒下を提供しているビルが変わったときの段差の存在が、スクーターの侵入を防いでいるようだ。

(写真2) 台北市内のラッシュアワーは無数のスクーターが道路を埋め尽くす (2002年9月9日)

台北はいわば“スクーター天国”だが、不思議なことに自転車を見かけない。「夏の台湾では防寒にそなえよ」とは有名な話だが、あらゆる公共空間で過剰冷房がまかり通っている。自転車の不在といい、過剰冷房といい、台湾は国際政治の枠組みからはずされているためなのだろうか、相当なエネルギー浪費社会といえそうだ。

(写真3) マカオの都市景観を特徴づける超高層ビルとクルマの列＝マカオ・タイパ大橋 (2004年12月20日)

韓国でも自転車を見かけないのは、ち

ょっと意外だった。そのかわり、清州のような地方都市でも、市内のバスの便はとてもいい。興味深いことに、バス停には時刻表がいっさいない。バス停にいつ行っても、それほど待たずにバスに乗れるということらしい。

マカオでは、1999年12月にポルトガルから中国へ返還されてちょうど5周年にあたり、胡錦濤国家主席が来てイヴェントに賑わうときだった。マカオは中国のほかの都市と同様、超高層ビルとクルマの列が特徴的だが(前頁写真3)、最近までポルトガルの植民都市であったにもかかわらず、車両は日本のように左側通行である。自転車がないのは、郊外のハイウェーも市内の繁華街も同じだ。市街地では横断歩道が非常に限られ、横断歩道橋が目立つ。クルマ優先度が高いのも気になった。

(山形県米沢市在住)

■新入会員ハガキメッセージ■

一昨年、自宅前で少年の原付に母がはねられ、亡くなりました。交通犯罪に対する国や社会の甘さを痛感しつつ、声を挙げてゆくことの大切さに気づくようになりました。被害当事者としての思いは痛恨をきわめますが、クルマ社会という大状況への目配りを忘れたくない、問題の所在をつきとめたいと思っております。どうかよろしくお願いいたします。

(2005.3.25神奈川県K.Y.さん)

「のんびりめがねで見たおたる」(16~19頁)

種村康子さん(北海道札幌市在住の地域活動連絡係)が、2004年秋、ふるさと小樽市で開催したコンサート(詩の朗読、音楽、語り)で、プログラムに挿入した自作のパンフレットです。活動参考例として紹介いたします。

—静けさの中で聴く自然の息吹き—

のんびりめがねで見たおたる

たねむらやすこ

なだらかな山の陰窪にかこまれ
日本海の荒波を防波堤で鎮め
おだやかに息づいている街

街の匂いは
海からの潮風と
山々の木々を渡って優しくなった風が
人情といっしょに醸し出すのか

私がこの街に住んでいた頃は
あるときは山で草いきれに耳を湿ましあるときは海岸で飛沫にぬれて
休日の午後は家に居ることがなかった

今でもこ無沙汰を詫めることなく
きのうの続きのように
迎えてくれる街なのです

かつての商都、貿易港として栄えた小樽の歴史を語る文化は市民にとっての精神風土といえましょう。文化財14と指定歴史的建造物70は小樽の住民であった私にとって、その殆んどがセピア色の写真を見るように思い出せるのは幸せなことです。

それは戦前からの子どもの時代と、大人になってからの職場が学校であったため、遠足や社会科見学、そして転勤した6つの学校の家庭訪問等で、その地域の特性を実感しながら、小樽のすみすみを歩いた賜です。

1ページ

■ 子どもは私達の未来

小樽に住んでいるときは見慣れた風景が離れてみたら新鮮でした。

20年前は「文化で街は生き残れない」と現実的な考え優先で、小樽の歴史を物語る文化はどんどん消えました。高度成長の波に乗りきれなかった経済が、商都としては衰退の一方で往時を偲ぶ街のたたずまいは点在しています。

「動くおウチだー」と我が家にやってきた中古のクルマに感動してから40年。科学・技術の進歩によって得た便利な生活は(クルマだけでなく)環境をこわし、生命を脅かし、街の機能を変え、何よりも人として支え合う心を衰えさせました。現実に直面するまで想像力の乏しかった私ですが、健康で安心できる人生こそ多くの人と共感をもてるのだと思いました。小樽の歴史を物語る文化は小樽をふるさとにもつ私たちの精神風土なのです。この文化の香りと平安な日常に上質の笑いこそ、人生の愉しみではないかと思うのですが。

もうロスタイムに入っていますが、いのちへの洞察力を磨いて、次世代に明るいきざしの見える社会をバトンタッチしたいと願うばかりです。

イラスト:たねむらやすこ

参考資料:「統計でみるわが街おたる」小樽市企画部、「広報おたる」小樽市企画部、「交通白書・平成16年度版」小樽警察署、市民団体クルマ社会を問い直す会主催「'99、'04シンポジウム」より「アンケートに見るクルマ社会と子ども」、新波ブックレット「クルマ社会と子どもたち」杉田聡・今井博之共著、「こどもの命を守る分離信号」長谷智喜著、「カレワラのうた第1巻・呪術詩 ワイナミョイネンとサンポ物語」小泉保訳。

のんびりめがねで見たおたる

8ページ

歩いて小樽

坂の名前は町のものがたり
口に出してみると短篇小説のように
人々の営みや息いが漂う

登り降りの一歩一歩
視座の変化で風景がかわる
あの坂を登りきったら
どんな景色が待っているのだろう

疲れて足どりは重くても
ワクワクする期待に心は軽やか

新しく築ったかのような街も
裏通りから一歩それると
静寂な変わらぬ小路

大きな木立の道は
夏華が茂って
ひんやり　やさしい

素朴な動物園は
管理された空間でなく

子どもの国の
ゴーカートや観覧車も
力まないのがいい

公園は特別でなく
暮らしのそば

ゆっくり時が流れるぜいたく

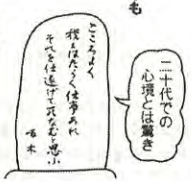
季節の移ろいに
過ぎし刻を想う
水天宮の石段を登って
花園町を眺める

坂のまちは石段も多い

堺町へ向って一段ずつ降りると
かつては
エキゾチックでさえあった風景は

港をバックに
観光向けの現代風に
変わりつつあった

昔も今も
変わらない初秋の雲



小樽を離れて20年たちます。神の一撃といわれる脳出血が我が家を訪れてから私はさまざまなことを学びました。脳外科で出会った若い人達は殆どが交通事故でした。命を奪われたり、寝たきりになったり、治ったように見えても脳に受けた怪我は後遺症になって日常生活・社会復帰もままならず生活は一変し家族の苦悩が始まります。

交通事故のおそろしさは、ある日とつぜんフツーの人が加害者になったり、被害者にもなること。杉田聡著「人にとってクルマとは何か」に出会い「クルマ社会を問い直す」市民活動に参加9年目です。

クルマに依存した社会構造による多岐にわたる問題にとりくんでいますが、その中で学んだ目で小樽市の子ども達のこと、道を歩くのに安全か、の2つについて小樽を歩き、データを読みました。

いいまちです

安全な交通環境

車の保有率が北海道34市の中で一番低いのは経済効率の面から見劣りがするという見方もできるがプラスの面を挙げると

1．交通事故が少ない。(人身事故は１日2.1件)
2．公共の交通網がいき届いている。
　(市内のバス路線)
3．タクシー料金が安い。
　(初のり470円、札幌600円)
4．坂の街は日常生活が有酸素運動になる。
5．高齢化が進んでTPOに合わせた交通手段を選んでいることは生活の知恵であり、結果的にカーシェアリングになっている。

事故の発生は人口密度とクルマとの関係やその他いろいろの要因があると思われるが、ユーザーの注意力、気くばりだけで防ぎきれない、総量抑制が不可欠である。

交通事故死傷者数と四輪車台数の統計分布の関連をヘリンガー距離の概念により詳細に分析。死者数分布と四輪車台数分布は酷似しており、この結果はクルマの総量規制を施すことなく、交通死亡事故の抜本的低減は原理的に困難であることを示唆するもの。

（早田　和弥　札幌学院大学社会情報学部教授）

乗用車１世帯当たり台数

順位	市名	台
	全道	1.05
1	千歳市	1.30
2	帯広市	1.29
3	石狩市	1.27
4	根室市	1.24
5	網走市	1.22
6	士別市	1.21
7	北広島市	1.20
8	北見市	1.20
9	恵庭市	1.19
10	苫小牧市	1.19
11	富良野市	1.17
12	釧路市	1.13
13	砂川市	1.12
14	紋別市	1.11
15	伊達市	1.09
16	滝川市	1.09
17	登別市	1.09
18	旭川市	1.08
19	稚内市	1.08
20	岩見沢市	1.07
21	夕張市	1.04
22	江別市	1.03
23	美唄市	1.02
24	名寄市	1.01
25	室蘭市	1.01
26	函館市	0.99
27	留萌市	0.98
28	芦別市	0.91
29	夕張市	0.90
30	札幌市	0.89
31	赤平市	0.89
32	歌志内市	0.85
33	三笠市	0.82
34	小樽市	0.79

平成15年3月現在

人口1万人当たり交通事故件数

順位	市名	件
	全道	41.30
1	歌志内市	17.46
2	名寄市	18.81
3	夕張市	21.23
4	根室市	22.04
5	稚内市	22.38
6	士別市	23.28
7	赤平市	26.81
8	三笠市	29.08
9	富良野市	29.95
10	留萌市	33.11
11	伊達市	34.52
12	芦別市	36.72
13	釧路市	38.47
14	千歳市	40.02
15	美唄市	42.53
16	室蘭市	43.06
17	網走市	43.21
18	江別市	43.55
19	登別市	43.62
20	恵庭市	43.68
21	岩見沢市	44.56
22	滝川市	46.24
23	石狩市	47.34
24	滝川市	47.91
25	紋別市	48.87
26	帯広市	51.09
27	北見市	51.32
28	小樽市	54.74
29	旭川市	56.33
30	北広島市	56.51
31	函館市	56.98
32	砂川市	60.34
33	苫小牧市	60.96
34	札幌市	65.42

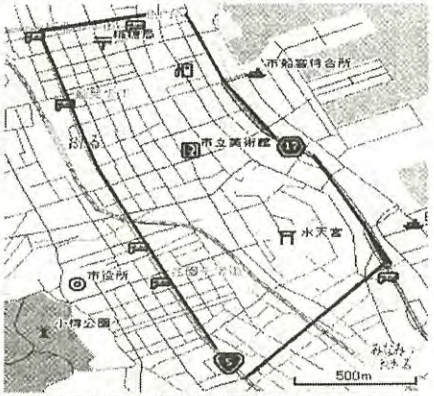
平成15年3月現在

のんびりめがねで見たおたる

小樽市の交通事故の特徴として坂が多い道路環境が要因にあげられているが、スピード抑制のためハンプ、シケイン（クルマの速度を物理的に抑制）やボンエルフ（生活の庭）のように道路構造を変える動きが出てきている中で、坂は自然の地形でクルマのスピード抑制をしている。

平成15年の死亡事故5件のうち、坂での死亡事故はない。（小樽警察署調べ）

■小樽市の安心歩行エリア



※高齢者の死傷３割の現状で、住宅地にこそ安心歩行エリアがほしい。
当面は住宅地は30km/hゾーンを定着させたいものです。

■子ども達の危険の感じ方

子どもが育つ環境としてのおたるは？

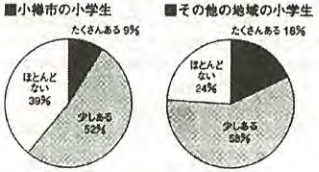
日常生活を支える物流、ドア→ドアへの便利な交通手段としてのクルマは子どもが生活する場としては危険に満ちています。

少子化が問題にされ乍ら、子どもの交通死傷事故6万件近くが社会問題化しないのは現代の不思議でもあります。

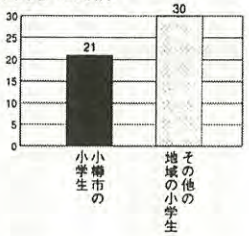
「クルマ社会を問い直す会」では全国の子ども、父母、先生にアンケートをとった結果、いくつもの問題点が浮きぼりになりました。

その一つ子ども達の危険の感じ方を小樽市と他の地域でくらべます。

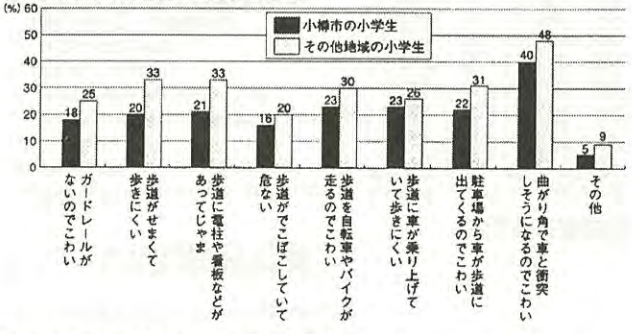
●小樽市の小学生とその他地域の小学生の危険の感じ方



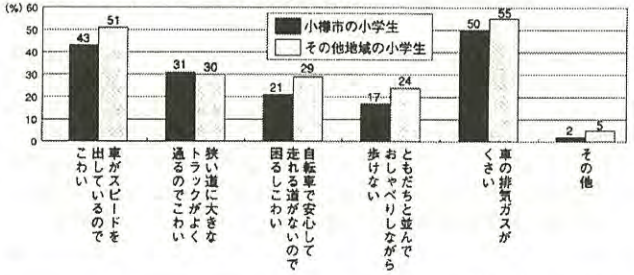
●「事故体験やヒヤリとした体験の回答率」の比較



●「道で感じる交通上の問題」の比較



●「交通上でそのほかに感じる問題」の比較



小樽の子ども死傷者

小樽は子ども達にとってクルマの危険が少ないように見える。平成15年は小樽市の子ども（15才以下）の死亡者は0、負傷者は22名。（他地域は人口密度がけた違いに高い都市も含まれているので、クルマの交通量も多く単純に比較できないと思うが）

子どもの死者 0 は外で遊ばなくなったことも理由の一つ。

「クルマのこない道があったら思いっきり遊びたい」と言い乍ら多くは家の中で遊ぶと回答している。安全を守るには子どもの心身の成長を阻むさまざまな要因に目をつむるしかないのか。

子どもの脳の発達は遊びから

子ども達から遊び場を奪っているいまの環境では脳の前頭連合野という部位が十分に発達できない。これはヒトが人間らしく生きる上で重要であって、主体性がないとか夢や将来への展望がもてない、落ちつきがなくキレやすい、他人との関わりでの社会性がもてない等、病的な現象の背景も推察される。クルマ社会は子ども自身がコントロールできない環境であって、いつ事故に遭うかわからないストレスは免疫力も衰退する。

（澤口　俊之氏　北海道大学医学部脳科学専攻教授）

小樽のお母さん達の声

- 郊外ですが坂道をヒューッと自転車をとばすので心配。
- 自転車の走行の空間が道路交通法できまっていても大人もこどももはっきり認識していない。
- 冬は通学路も歩くところがなくなり、雪の壁で見通しのきかない車道を歩くのでキケンいっぱい。
- 外で遊べる安全な場所はカーポートの上だけ。
- 公園へいく途中の道が安全でない。
- 家の中で遊ぶことが多いので、お金はかかるし、ストレスもたまってドタンバタン大変です。
- 近所の大人は子どもが遊んだり大きな声を出すことを嫌いなので肩身がせまい。
- もっと子ども同士が地域でいろんな年齢の子と遊んで人間関係を学んでほしいと思うが、大人が音頭をとったり仕組まなければ、自分達で工夫して遊べなくなったようだ。

etc.

☆他の地域より危険が少ないように見えますが、子どもを心配する親の目からはまだ工夫しなければならないことがありそうですね。

少年の死

少年の死

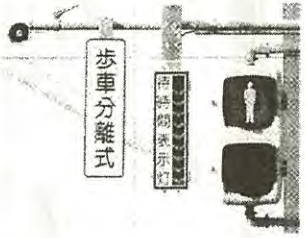
全裸にされた少年は
ベッドの上に横たわっていた
露出した小さな性器
幼いからだ
頭からは大量の鮮血が流れ
白いシーツを赤く染めていた
脇腹は深くえぐられ
露出した肉と肩の傷が
痛々しかった
クルマにひき裂かれて
十歳の少年は死んだ
少年の父は息子の写真を撮った
かたく閉じられた少年の姿を
父親はどうしても写真におさめたかった
友人と私は写真を見て慟哭した
いったい何が少年を殺したか
なぜ少年は殺されなければならなかったのか
誰も少年を救ってやれなかったのか
答えを
無言の少年は待っている。

みた　なおみ　詩集『道はいつも戦場だ』より
（三田直水氏は市民団体「クルマ社会を問い直す会」代表）

この少年に過失のなかったことは、後の裁判で明らかになった。写真を撮った父は小児科医で予防医学が専門であったが、人為的な輪禍が日本の子どもの死亡事故の最大要因「不慮の事故の半数以上」であることから、クルマ社会の中で「子どもの命をどう守るか」の研究と問題提起を続けておられる。

小樽市にも導入されている分離信号は、ご長男を青信号の歩道でトラックにひかれ、死亡させられた長谷智喜さんが構造上の事故として裁判で争い、行政の厚い壁をたたき続け、10年かけて実現したものである。

ご長男のランドセルから出てきた画用紙で作ったなぞなぞのカード「信号はなぜあるの？答え：信号がないと交通事故にあうから」は大人たちがくり返し教育した交通安全。その青信号に消えた童子の悲しい素直なことば。



子ども自身に過失がないのに人為的に命を奪われた家族の悲しみ、怒りをどのように考えるか、そしてこのご家族の強い思いこそが、科学の進歩によってもたらされた便利な生活の負の部分に目を向け、改善の方向をめざす原動力になるとは。

のんびりめがねで見たおたる

地球のカルテ

暮らしの視点で語る 車社会の問題と提案（上）

大内えりか

地球に負荷をかけ続けている現代社会

「宇宙からの帰還」という、立花隆氏が宇宙飛行士を取材して書かれた本がある。その中で、すべての宇宙飛行士が共通して語ったことのひとつに、「地球というのは宇宙のなかで本当にひ弱な存在であって、人類が少しでも誤った道を選択すると、この星は死んでしまうということが実感としてわかった」という言葉があった。

この本が書かれてから二十年以上たつが、先進国のほとんどは依然として利便性、快適性、経済性を追求し、「たくさん作って、たくさん捨てたほうが生活が豊かになる」という価値観で動いている。私たちの毎日の暮らしも、かなりの部分を高度な科学技術に依存し、資源やエネルギーを大量に使いながら成り立っている。そうした生活が地球に対して、また私たち自身に対していかに大きな負荷をかけているかは、目に見えにくいものである。

将来の世代を含めて、現在の私たちの暮らしに深刻な影響を与えているもののひとつに「車」がある。本稿では車社会の問題点について考察し、国内外の具体的な対策を紹介しながら、私たちにできることを考えてみたい。

車がもたらす環境への影響

日本をはじめ多くの国々において、車の生産台数は年々増えている。車はご存じのとおり、排気ガス、騒音、振動といった公害をまき散らす。排気ガスは大気汚染、光化学スモッグ、酸性雨、また地球温暖化などさまざまな問題を引き起こしている。大気汚染によるぜんそくなどの健康被害は深刻である。また排ガスに含まれる二酸化炭素は温室効果ガスと呼ばれるものの一つであるが、これが増えると地球の温度が上がり、地球全体の気候が変化することによって、生態系や農産物、水産物に悪影響が出る。さらには南極や北極の氷が溶けて海面が上昇し、沿岸部や島が水没する。すでにその予測が立てられている地域があり、住人は移住を余儀なくされている。

車中心の社会は子どもの心身にも影響する

こうした環境への影響や交通事故といった直接的な問題のほかに、車社会が子どもの心身に及ぼしている影響を見過ごすわけにはいかない。

ある市民団体が「車社会と子どもについてのアンケート」を行なった。その結果を見ると、車社会が子どもに及ぼしている影響として、事故や健康被害などのほかに、歩くかわりに車を利用することによる「体力・抵抗力の減退」などの間接的な問題が大きく浮かび上がってきている。

注目したいのは「忍耐力の低下」「子ども同士の交流の減少による思いやりの心などの希薄化」「遊び場不足によるストレスの増幅」「無から遊びを考え出す意欲の低下」「他者と関わる機会の減少による公徳心の低下」などである。車社会がもたらす子どもの心身への影響として、こうしたことを気にしている人が三～四割に達している。

（「クルマ社会を問い直す会」実施のアンケート調査より）

私も、車を所有しない家庭や送迎バスを使わない幼稚園にその理由を尋ねてみたところ、このアンケート結果とほとんど同じことが答えとして返ってきた。

公共交通機関利用を促進するさまざまな取り組み

日本の社会では、車の走行によって私たちが受ける心身への影響や、環境への負荷によってもたらされる被害は補償されていない。たとえば、ガソリンを消費して排気ガスを出している車の運転者がそれを負担するような仕組みは、残念ながらない。

被害を生み出した人でなく、被害を被った人のみにその負担がかかるのは、理にかなっていないことである。主として欧米諸国では「汚染者負担」「受益者負担」の観点から、人々の暮らしを優先する交通政策が積極的に導入されている。

また、都市におけるマイカーの大多数は、運転する一人しか輸送せず、効率が悪いが、バス・鉄道・路面電車・自転車などを複合的に利用する交通システムを充実させれば、車の走行は抑制される。エネルギーの節約になるし、人々の暮らしへの負荷を低減させることができる。

総合的に交通問題をとらえ、車優先の社会から暮らし優先の社会へシフトさせるためには、環境先進国における事例がおおいに参考になる。以下、いくつかご紹介したい。

【渋滞税】

交通渋滞によって社会が負担している間接的なコストを、自動車の運転者に負担させる制度。都心部に入る車から通行料を徴収する。シンガポール、オスロ、メルボルン、ロンドンなどで実施され、渋滞、大気汚染、騒音などの抑制に大きな効果を発揮している。

【カーシェアリング】

会員制で一台の車を複数の人が共有して、必要な時に自分の車のように利用することのできる仕組み。車を所有するのではなく、必要な時に必要な距離だけ乗る。徒歩、自転車、公共交通機関の利用を補う形で車を使用することができる。車の走行抑制と公共交通機関の利用増加に有効。一九八〇年代後半にスイスで実験的に始められて成

月刊「湧（ゆう）」2005年1月号（地湧社）（20・21頁）

会報38号にご寄稿いただいた大内えりかさん（横浜カーフリーデー2004実行委員長・環境カウンセラー）が、この記事の中で本会の「クルマ社会と子どもアンケート」について触れておられますので、紹介いたします。

功し、欧米の多くの都市に広がった。

【エコ通勤】

車に代わる交通手段の利用を奨励するために、通勤のための時刻表を作成したり、電車と自転車を組み合わせたルートを配布。また、そうした公共交通機関を利用する通勤者には会社で定期券が安く買える便宜や、エコ通勤手当てを支給するなどの優遇措置がとられている。一方、自動車通勤者には交通費手当てを支給しない、駐車料金を徴収するなどの負担がかかるようにしている。ドイツ、オランダなどで実施されている。

【パーク・アンド・ライド】

都市部の自動車削減のため、都市郊外の自宅から最寄の駅までは車で行って、駅に近い駐車場に車を置き、公共交通機関で都心部や特定の地域へ入る仕組み。駐車場代と運賃を組み合わせた低額料金を設定している。欧米の多くの都市で実施されている。

【カーフリーデー】

一九九七年、環境政策に熱心なフランスの都市ラロシェルで始まり、現在では毎年九月二十二日に世界で千以上の都市で同時開催されている。この日は市街地からマイカーなどを締め出す交通規制を行ない、バスを増便するなどして、移動はもっぱら公共交通機関や自転車、徒歩を奨励。車を使わなくても日常生活にさほど不都合がないことを実際に体験してもらい、大気汚染や騒音など環境の変化を実感してもらうための社会実験である。自動車の利用が環境・暮らしに与える影響についての関心を呼び起こし、都市交通のあり方を考えることを目的としている。

【市民共用自転車（シティバイク）】

自転車利用を促進するシステム。デポジット制（料金前払い方式）で、所定の駐輪場から自転車を借りだし、移動先の駐輪場に返却すると料金が戻ってくる仕組み。一九六〇年にオランダで最初に行なわれ、日本でもさまざまな形で取り組まれている。

【地域環境定期券】

路面電車をはじめとする各種公共交通機関の利用促進のために工夫された、特定地域内での割安の定期券。通勤や買い物に車を使う人が多いのは、車が便利であることも大きな理由だが、バス、路面電車、鉄道などの運賃が高いことも理由の一つになっている。ドイツで発行されている地域環境定期券（レギオカルテ）を例に取ると、この定期券は無記名式で、自分自身が使わない時は家族や友人など、誰にでも貸すことができる。また、日曜・祭日はこの券で大人二人と十四歳以下の子ども四人まで一緒に乗ることができる。個々の交通企業団体がこのシステムに参加しており、ドイツ南西部、スイス、フランス南東部にまたがる公共機関に乗り放題となっている。使いやすく経済的なので、車の走行が軽減されただけでなく、車の乗り入れが困難な中心市街地に多くの人々が訪れるようになったために、商店街の活性化にも寄与している。

＊

これらはその内容や実施地域によって、行政主導のものもあれば市民団体、民間企業が行なっているケース、共同で推進されているものなど、形はさまざまであるが、いずれにしても欧米諸国では、公共交通利用を促進する事業への助成金、補助金など、交通財源の配分が、自動車優先の日本とはまったく違う。その結果、公共交通システムの充実や利用者への負担を軽くする方策が可能となるのである。

横浜市で今年9月に行なわれたカーフリーデー

日本においても近年、こうした取り組みを実施している団体が全国的に増えてきている。多くの人の賛同を得て大きな成果をあげ、日本でも暮らしを優先した交通政策が導入されることを期待したい。

日本でもカーフリーデーへの正式参加を

先にも挙げたように、カーフリーデーはいまや世界の潮流となっている行事で、日本でも「国土交通省・環境行動計画」のなかで、交通環境対策の一環として位置づけられている。

日本ではまだ実際の交通規制を伴う正式参加は実現していないが、今年、松本市、名古屋市、横浜市の三市が、賛同都市として参加した。松本市では、松本市ノーマイカーデー推進市民会議が、市街地へのマイカー乗り入れ制限といった各国先進地の取り組みを紹介するパネル展などを行ない、自転車利用を呼びかけた。名古屋市は来年以降に正式参加都市となることを目指して、今年は欧州のカーフリーデーを紹介する写真展を開き、会場で運動への参加宣言をする人を募った。横浜市では、市民がカーフリーデー実行委員会（筆者が実行委員長）を立ち上げ、環境、まちづくり、福祉、交通などの問題に取り組んでいる市民やNPOに呼びかけ、三十九団体が集まり、イベントを開催した。サイクリング大会などの屋外行事と同時に、「車社会を考える」と題したシンポジウムを開催し、会場の人々との有意義な意見交換を行なうこともできた。中田宏横浜市長からも応援メッセージをいただいた。来年は横浜市に主体的に参加してもらい、日本初のカーフリーデー正式参加都市が実現するよう、市に提案していきたいと思っている。

大内えりか（おおうちえりか）
一九四八年神奈川県横浜市生まれ。環境カウンセラー。横浜市神奈川リサイクルコミュニティセンター顧問。横浜カーフリーデー実行委員長。横浜にBRTを走らせる会副理事長。四十二歳の時に慶應大学環境情報学部に入学、生態学を中心に学ぶ。

「子どものしあわせ」2005年3月号（草土文化）（22～25頁）

特集「クルマ優先でなく生命を守る街づくり」の企画・構成を本会が担当しました。この機会を与えてくださった岩堀瑞子社長、編集部様、また、会員外でご寄稿をいただいた豊中市教職員組合の青柳隆様に、お礼申し上げます。一部の記事を転載紹介しますが、特集号をごらんになりたい方は、世話人の杉田または足立（別紙名簿参照）へご連絡ください。会員価格として1部100円でお分けいたします。

特集内容：全39ページ

手をつないで「歩く」こと（杉田久美子）／クルマ社会の子どもたち（アンケートより）（足立礼子）／交通事故のない子どもにやさしい街とは（今井博之）／通学路の安全確保の運動に取り組んで（豊中市教職員組合・青柳隆）／信号の安全と路地の安全（朝倉幹晴）／母親としての願い（高橋安也子）／発見いろいろクルマに頼らない子育て（クルマなし子育てワーキンググループ）／子どもが元気に遊ぶすてきな団地（岐阜県多治見市滝呂台団地・川崎康宏）／地方の暮らしとクルマ①だれもが運転したいわけじゃない（梅沢博）／②子どももお年寄りも主体的に暮らせる街に（荒暁子）／これからの道・クルマ・くらし方（種村康子・中里俊之・杉田久美子・青木勝）

特集
クルマ優先でなく
生命を守る街づくり

子どもの死亡原因の1位は事故だそうです。そしてその手数以上が、交通事故によるものなのです。クルマの便利さにどっぷりとつかってしまっている現代の生活。でも、そのおかげで何かたいせつなものを失ってはいないのでしょうか。真に快適で安心して暮らせる社会とは――。交通事故死ゼロを掲げたスウェーデンの事例をはじめ、国内の積極的なとりくみを紹介します。

手をつないで「歩く」こと

千葉県松戸市 杉田久美子

歩くことを、自然な方法で取り入れている幼稚園があります。埼玉県越谷市にある「あゆみ幼稚園」です。私は引っ越す前の九か月間、長男をこの園に通わせました。行きは二キロの道を自転車で送りました。

入園してしばらくして、集団降園が始まり、団地の一角で、親たちは子どもたちの帰りを待ちました。初めのころは、年少組の息子がたどたどしく歩くのを年長の女の子が引っ張るように歩いてきました。街路樹のある歩道、子どもたちの一群、先頭と後ろを守る先生たち、手を振ったり声をかけたりする親たち…。そうした情景が、遠い記憶のかなたから蘇ってきます。

今もまだ続いているだろうか―。園に問い合わせてみると、「まだ続いていますよ」とうれしい返事。今のようすをうかがいました。

①**どんな方法ですか？**――帰りの時間になると、子どもたちは園庭で集団に並びます。白旗組は園の前でさようなら。青旗、赤旗、緑旗組は、一・五―二キロをそれぞれの解散場所まで二人ずつ手をつないで歩き、親に引き渡します。バスのコースも補助手段として今はあります。

②**集団降園のならいは？**――「子どもは遊んで成長し、歩くことで胃腸が丈夫になる」と考えています。避難訓練にもつながります。歩くときは、小さい子は側溝側にと教えます。時には側溝や田んぼに落ちることも…。

③**子どもたちのようすは？**――道草をしたり、おしゃべりしたり、歌を歌ったり、草花を観察したり…。おとなならー五分で歩くところを、子どもたちは四〇分以上かけて歩きます。じっくりつき合い、見守ります。

④**最近感じることは？**――今の親は子どもと手をつないで歩く経験が少ないようです。だから子ども同士も最初は手のつなぎ方がとてもぎこちない。しっかり手をつなぎ合って歩くことは貴重に思えます。

お話を聞いて、歩く機会が減っている現代だからこそ、こうしたとりくみが各地の園で広がり、まだ、子どもたちが安心して楽しく歩ける道が増えてほしいと、思いました。

あゆみ幼稚園ホームページ
http://www.ayumi-k.net/

7

クルマに頼らない子育て

クルマがあれば子育ては楽。けれど、ないから得られるメリットも。「クルマなし子育て」を実践しているみなさんが、その利点や楽しみをお伝えします。

構成：クルマ社会を問い直す会・クルマなし子育てワーキンググループ

え/種村康子

維持費不要で心も豊かに

私の住む街は電車やバスに恵まれているので、車庫代やガソリン代のいるクルマをもたずに済んでいます。子どもができてからも、歩きと自転車の生活のまま四年が過ぎました。重い荷物の買物をしたときや、雨の日、子どもが眠ってしまったときなどはタクシーを使いますが、クルマを所有するよりずっと安く済みます。歩きと自転車で過ごしていると、子どもが距離感覚・方向感覚を身につけてくるのがわかります。自宅から目的地までの道順を正確に覚え、公園やお店がどっちにあるとか、近い・遠い、ということを覚えます。

歩けば花や虫に出会いますが、心ゆくまで道草するようにしています。クルマで移動するより豊かな時間が過ごせます。また、家や公園では思い切り騒ぐのに、電車に乗ればナイショバナシ。お行儀もわかってきました。

小さな子どもが多い街なので、私は危ないクルマをとても運転する気にはなりません。子どもをもつ親になってなおさら、その思いを深めました。狭い道も多いので、歩道設置や一方通行化など、親子で安心して歩ける道を増やしてほしいと思います。

それから、買物に行って駐車場が無料だとなんだかソンした気分。歩き来店者への割引サービスがあればいいなあ、と思っています。

埼玉県朝霞市・藤本真一

苦労体験も教育の一つ

部活動の試合や大会のとき、保護者は子どもたちの送迎にクルマを出すよう求められます。ボーイスカウト活動においても、キャンプやサイクリング、ウオーキングの際に、装備の運搬や併走のためのクルマが必要とされ、クルマを出すという奉仕ができない申し訳なさを味わわなければなりません。

でもおとなのお膳立ての中で子どもたちを難なく活動させるという考え方を少し転じて、子どもたちにもっと苦労させ、危機感も体験させてこその教育があるのではないかと、いつも思っていました。

「お母さんについておいで！」と自転車の先頭を走り、二人の子どもたちを従えていた時代は遠くへ去り、今では「待ってよー」と二人を見失わないように追いかけるのがやっとです。でもあのころ三人で、いろんなところへお弁当を持って、不便を覚悟で冒険に出かけた日々を過ごせたことは、私が子どもたちに残してやれた輝かしい財産です。

石川県金沢市・藤田亜津子

親の息遣いを身近に感じる

私の「クルマなし子育て」は積極的に「クルマなし」ではなく、条件が適った結果なので〝押し〟は弱いのです。つまりは「自転車子育て」です。子どもにとって、乗り物に乗せられて運ばれるという点ではクルマと変わりありませんが、クルマという空間に閉じこもるのではなく、周囲の〝風〟を感じながら行くことはできているのではないでしょうか。

それから親がエンジンとなり、上り下りをふうふう言いながら走るのを間近で見ているのですから、親の苦労の息遣い（？）がわかるのではないかとも思います。

クルマの便利は享受できないので、その分を上回るメリットを具体的に示すのはむずかしいです。たぶんクルマの便利は今のためのもので、「クルマなし子育て」は未来に効果が表れるものなのでしょう。それは種を蒔いているようなものです。種を蒔く人が、今ただちに果実を得られないからといって悲観するでしょうか。

結果はじわりと出てきます。子どもが自動車公害や交通渋滞のニュースを見ると、「なんでクルマなんて乗るんだろうね」と言うようになり

ました。自分の日ごろの生活がクルマなしでもできているという確信による発言であると思います。

東京都世田谷区・富田悦哉

「共」の生活を満喫

クルマ利用がもたらした社会への影響は、正負さまざまに及んでいます。グローバル化が進み地域格差がなくなったことや、日本が長寿社会になったことも、もしかしたらクルマ普及がもたらしたものの一つかもしれません。

しかし一方、ローカル（地域）の衰退を招き、かつては豊かだった子どもの遊び環境を奪って交通事故を増やしたことは、負の影響です。子どもがのびのびと暮らすためには、おとなが多少の我慢をすることが必要であり、交通事故の怖さを思うと、子どもの命を一手に握っているおとなこそがクルマ利用についてもっと慎重に考えるべきだと思うのです。

私は四人の子どもをあえてクルマなしで育てましたが、ゆっくりとした子育てができたと思います。流れる雲や道端の草とも会話しながら、子どもとの生活を楽しめたと感じています。またクルマがない分、近所の方に協力を頼んだりして、「個」の暮らしから「共」への暮らしが満喫できたと思っています。

今は郊外型大型店舗へクルマで家族で出かける生活が一般的です。でもたまに徒歩で近所の商店へ出かけて買い物をするのもおすすめです。きっとさまざまな人とのふれ合いがあることでしょう。

クルマ利用を減らすためにはクルマを利用しなくても生活できるまちづくりを考えなければ、根本的な解決には至らないと思います。

東京都稲城市・菊池和美

長く歩ける体力がつく

出かけるときに、羽織る上着を自分で選ぶ。その日の行動を考えて荷物とバッグを選ぶ。自分のものは自分で持つ。小学三年生の娘がそんなあたりまえのたしなみを身につけたのは、クルマの快適さに頼らない生活をしているためでしょう。

そして何より、子どもたちに体力がついたという実感があります。

娘は二歳を過ぎたころにベビーカーを卒業し、その後はひたすら自力で歩いています。

三つか四つのころ、三浦半島の海岸に遊びに行きました。バス停から海岸まで、クルマでは入れない道を一時間ほど歩くのですが、娘は黙々とついてきました。さんざん遊んだ帰り道はさすがに抱っこをしたものの、よくぞへばらずに歩いたなと、わが娘ながら感心しました。

二歳の息子も散歩が好きです。もっぱら細君を引き連れて、天気がよければ二時間近く、近所をうろうろしています。公園でひとしきり遊び、ショベルカーを目当てに住宅の建築現場に足を延ばし、顔見知りの犬に声をかけ、ドングリや枯れ葉を拾って帰ってきます。

そういう散歩につきあうのも楽ではありません。けれども、目新しい物を発見して輝く息子の表情を見たり、草花に興味をもつようすが目にできるのは、日常生活の中にある小さな喜びです。

茨城県筑波郡・梅沢　博

教師としてクルマなしを貫く

四一歳の教師です。私は、積極的にクルマを所持しない主義を貫いています。

私にその決意をさせたきっかけは、二つあります。一つは、一九九五年二月一七日の朝日新聞の「天声人語」です。そこには、先生が子どもの状態や心情を推し量る力がなくなってきていることが述べられ、原因の一つに自動車通勤が挙げられていました。私はこの日、「教師を続けていくかぎり、生徒と同じ交通手段で学校に通う」と決めました。

もう一つは、『クルマが優しくなるために』（ちくま新書）を読んだことです。この本では〝クルマに乗ることが、人として人間社会で生きるうえでいかに野蛮な行為か〟が語られており、とても新鮮な視点でいちいち納得できるものでした。読み終えて私は、「自分の足としてのクルマはもたない」ことを決意しました。

わが家には二人の子どもがいます。息子は五歳で自転車に乗れるようになり、下の娘は三歳で乗れるようになりました。今、娘は六歳ですが、一家四人アヒルのように並んで一〇キロぐらいの遠出はへっちゃらです。

私は高校でバドミントン部の顧問をしています。公共交通機関で大会や練習試合に出かけるので、自分で使う道具は自分で責任をもっていくことになります。これは、選手としてとてもだいじなことだと思います。新入生に私がまず指導することは、車内でのマナーや不正乗車をしないといったルールです。生徒たちは三年間のうちに、時刻表の読み方や、土休日回数券による節約法など、ルール内で合理的に生きていく力をしっかり身につけて卒業していきます。

クルマで子どもたちを運ぶことは、生きる力を育む機会を奪っている可能性が大きいと、私は思います。

三重県津市・神田厚

子どもが元気に遊ぶすてきな団地

岐阜県多治見市　滝呂台団地

岐阜県多治見市　川崎康宏

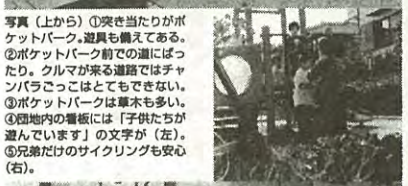
私の好きな散歩コースに、近くの滝呂台団地があります。ここは、通勤電車の中や、駅にも入居者募集の宣伝がある人気の団地です。

まず、私の家の近くの、風車などがある多治見中学校の校内から、総合グラウンドを通り滝呂台に向かいます。そして三〇分ぐらいで滝呂台の公園に入るとほっとします。車の来ない広い公園には、ベンチもトイレも用意されています。公園のブランコのまわりには鉄柵（てっさく）があり、私はこの鉄柵の上を歩いてみて、本日の体調を量ります。そして公園の気持ちよく曲がった道を後ろ歩きで歩きます。ふだんと違った筋肉を使うからとても気持ちよく歩けます。散歩やウオーキングを楽しんでいる方も多く、後ろ歩きもちょっとした人気ですが、ただし散歩の犬がびっくりしていました。アスレチックコースもあり、子どもも楽しく遊んでいます。

道は滝呂台団地の住宅街に入ります。「人に優しい町・滝呂台」と宣伝しているだけあって、団地の中は、緑が多く、ポケットパーク（道の途中を車が通り抜けられないようにつくった小さな公園）をつくり、人が落ち着いて歩けるようにしてあります。人はポケットパークを通過して歩いていけるので、近くには歩きが便利です。

車は回り道をしなければなりません。暖かい日にはポケットパークや近くの道路で、近所の子どもたちが元気にグループで遊んでいます。年齢差があっても遊んでいる姿は現代では珍しいですが、これが本来の子どもの姿だと思います。

また、高齢者の方も安心して散歩しています。心なしか猫や犬も穏やかです。ほかの街では自動車が危険で、家に閉じこもりがちになってしまうのは残念です。でも、これって何のための文明だろうって考えてしまいます。やはり歩行者が安全に歩けてこそ、真に発達した理想的な文明でしょう。ポケットパークには草木が多く、季節の花が街を飾ります。ここで暮らす人たちは「ほんとうにしあわせだなあ」と思います。



写真（上から）①突き当たりがポケットパーク。遊具も備えてある。②ポケットパーク前での道にばったり。クルマが来る道路ではチャンバラごっこはとてもできない。③ポケットパークは草木も多い。④団地内の看板には「子供たちが遊んでいます」の文字が（左）。⑤兄弟だけのサイクリングも安心（右）。

滝呂台団地への行き方　ＪＲ中央線多治見駅と滝呂台団地の間は、東濃鉄道バスが路線バスを運行しています。

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「04済」「05済」と記載しています。それぞれ、2004年度まで、2005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。

2月28日現在、2005年度の会費納入者・団体は112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～38号）—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—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・藤本（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

●東京では月1回の東京懇談会を始めましたが、少ないながらも、同じ想いの仲間で会ってお話できるという機会があることは継続の基礎力になると感じています。関東以外の方でも、東京周辺に出張等があり夜などあいている場合は、お気軽に連絡ください。都合がつけば有志で声をかけあって小さな懇親会でもできればいいなと思います。2004年度は世話人会を電子メール上で実施、総会以外に顔を合わせる機会がなくなりましたが、メールは情報の伝達には便利なのですが、想いの共有には甚だ限界を感じました。これも懇談会を提案した背景です。さて新年度、世話人そして地域係を多くの方が担っていただけますように。10周年総会でお会いできることを楽しみにしております。（藤本）

●早いもので、もう新年度を迎えようとしている。今年度は総会時に行ったシンポジウムで講演していただいたお二人、今井博之氏（会員）と豊中教職員組合の青柳隆氏（長谷智喜氏の分離信号の活動に共感された）の主張や活動が外部にアッピールできる形で実を結んだことが何より嬉しかった。今井氏の「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」の冊子発行や雑誌「子どものしあわせ」（草土文化）の特集「クルマ優先でなく生命を守る街づくり」への文章掲載である。これを機に、会や会員が取り組んでいる様々なテーマごとに、問題点や活動や提言をまとめたものがあると便利だと気が付いた。会報は総花的なので、必ずしもよい資料にならない場合もある。そんな時、交通事故、分離信号、自転車、クルマの排気ガスや騒音、通学路、歩行者の権利、公共交通、クルマの社会的費用などのテーマ別にまとめられたリーフレットや冊子があれば、もっとよく理解していただけると思ったのである。合わせて、環境学習が導入される小学生高学年位を対象にした子ども向けの資料もできるといい。これらを来年度提案していきたいと思っている。

事務局本来の仕事は藤本さんが担っていて、会報の発送作業を私が担当してきたが、今後東京月例会時に合わせて、共同で発送作業をすることになった。関東地方の会員さん、お顔合わせに是非お手伝いにご参集ください。（杉田）

編集後記 ●豪雪の冬が終わろうとしている。私の暮らす米沢では、厳冬期の積雪を比べる限り、4年前の豪雪ほど多かったわけではないが、3月なかばにしてもなお、まとまった雪が繰り返し降り、“3桁の積雪”は異例である。例年3月にはいると、道路に雪はなくなるから、ゴム長靴は要らなくなるのだが。さて、雪の季節はありがたいことに、私たちを“クルマの恐怖”からいくらか解放してくれる。統計データをみると一目瞭然だが、雪国の冬は死亡事故が少ない。雪道のクルマは、歩行者や自転車のそばで徐行を余儀なくされるのである。時速10km程度といったところか。走行速度を減じることが重大事故を防ぐのにどれだけ有効であるかがわかる。雪国に春が訪れるということは、クルマの速度が上がり、“クルマの恐怖”がよみがえってくることでもある。生命にかかわることでもあるから、その憂鬱さはスギ花粉の比ではないかもしれない。（粟野）●人としての尊厳や心のゆとりを保つ暮らしとは――今号もまとめながらいろいろ考えさせられました。歩道の整備された見通しのよい通学路より、曲がりくねった秘密の抜け道などがある未整備の通学路の方が子どもはいきいき、わくわくする――九州大学大学院の人間環境学博士、水月昭道先生の研究がそう伝えているそうです（3／9朝日新聞）。毎日歩く道は、子どもの感受性や好奇心を育てる最高の教室。まちが整備されて大きな道路が増えるにつれて地域が分断され、「人間育て」の教室がなくなっていく気がします。クルマの都合に合わせて作った道路に、安全ベルト地帯として歩道を作れば万事解決、でしょうか。4／23「こども環境学会大会」の分科会では、交通事故予防とともに、そんな視点もふまえての話し合いがもたれるのでは、と期待しています。（足立）●引っ越し先の土地探しをしていたころ、とあるまちをクルマで走って下見しました。けっこう有力な候補地でしたが、実際に行ってみると、どうも印象がよくない。商店街の寂れ具合（活気のなさ）という要因のほかにも、何となく違和感を感じました。なぜなのか、その時はわからなかったけれど、自転車でそのまちを再訪したときに、わかりました。市街地の道路が狭く、ロクに歩道もなかったのです。まさに家の玄関前、商店の軒先をクルマが走り抜ける、といった感じ。古い街並みのまま、なし崩しにクルマを受け入れた結果なのでしょう。これでは「住みたい」と思えません。クルマに乗っていると見えないものが、たくさんあります。（梅沢）

副代表より　中里俊之

先日、史上初めて先進国に温室効果ガスの削減努力を義務付けた京都議定書が、ついに発効となりました。日本の削減率は1990年レベルより6％の減。しかし、現在も排出増に歯止めがかかっていないため、実際には期限の2013年までに14％もの削減が必要だそうです。今までは、低公害車や省エネ電化製品の購入などが推奨される程度に留まってきましたが、今後はクルマの過剰な利用・保有のあり方にまでメスが入ってくるのは確実でしょう。当会にとっても時代の大きな追い風と感じます。

そんな世界の流れとは裏腹に、日本の経済界はトヨタ自動車を初めとした自動車関連企業への依存をますます強めています。愛知県で開催中の万博でも環境テーマとは名ばかりの次世代型自動車関連の展示が目立ちます。中には燃料電池を使い、車体を超小型化することで室内への出入りも可能とし、クルマに乗車したまま会議室に集まるという、空恐ろしくなるような近未来を提案しているものまであるそうです。私たちの将来は街中から室内に至るまで、クルマに支配されなければならないのでしょうか。今こそ真に自然・人間性重視の近未来の暮らしのあり方を考えるべき時です。10周年となる今年の総会は、街づくりに路面電車の積極活用を決めた札幌市の事例を軸に、皆様の身近なクルマ問題やこれからの活動の方向性について、ざっくばらんに語り合えるものにしたいと考えています。

5月21日はぜひ、北とぴあに足をお運び下さい。

＊三田代表の都合により、中里副代表が本欄を担当しました。　（会報担当）

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）

■「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：7月下旬
- 原稿締め切り：5月31日（締め切り厳守でお願いします。）
- 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）　短文でも多少なら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、タイトル、お名前・住所・電話・Fax番号を明記してください。
- 募集内容：（クルマ社会の問題に関連したものに限ります）
  - ・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。

版下作成：梅沢博　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文