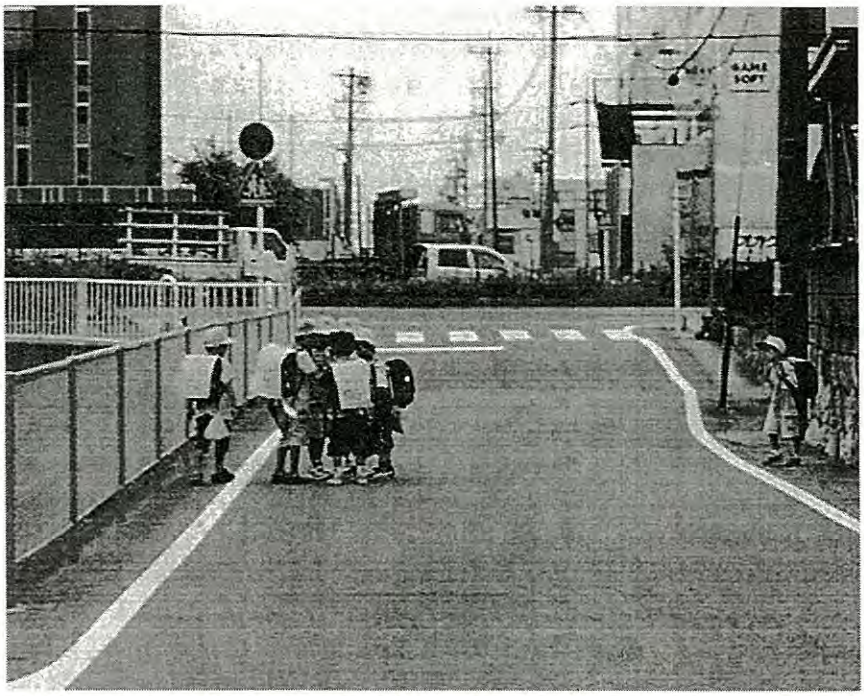
クルマ社会を問い直す

http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk
e-mail:kstn@k.email.ne.jp

発行：クルマ社会を問い直す会
代表：古川曼巳
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・栗野 宏
入力・校正：山室真澄ほか
郵便振替口座：00140-7-39161

40

2005年7月31日発行
（年4回発行）
一部400円（送料含）



ザリガニをつかまえたの踏みつぶしたのと大騒ぎ。1年生は4月はまだ早目に下校。叫んだり、笑ったり、いたずらしたりしながら帰ります。でもこの道、クルマがけっこう通るんです。岐阜市内にて。
（写真と文／安達博さん）

トピックス　創立10周年総会・記念講演会を開催

会のめざすもの

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

★表紙用の写真を募集しています★

目　次

リポート
第11回（創立10周年）総会を開催（藤本真一）……2
2004年度活動報告／2005年度活動計画／会計報告・予算…3
10周年総会記念　吉岡宏高さん講演（中里俊之）……5
講演会後、グループ討論を開催（木村利雄）……6
総会後の懇親会、やっと出席できました（三橋朋樹）……7
子どもを守る文化会議の分科会に運営参加（杉田久美子）…8
全国地方公務員通勤状況及び通勤手当についての
アンケート調査の結果（林 裕之）……11
こども環境学会第2回大会に参加（足立、藤本、今井）……14
仙田満さんの基調講演報告（藤本真一）……15
イアン・ロバーツさんの基調講演報告（今井博之）……16
案内 案内板・ワーキンググループから・有志ML案内 …21
投稿 廃線は敗戦にあらず（藤田亜津子）……24
5月21日　創立10周年総会に参加（木村孝子）……24
クルマを減速、かくて鉄道も減速（小林和彦）……25
短文2題（冨田悦哉）……26
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその8
—喜んで引っ越すコンパクトシティー（鈴木浩司）…26
CM考（谷村寛昭）……27
イラスト「星に願いを」（種村康子）……28
活動・お知らせほか
春の交通安全運動への提言書を提出（中里俊之）……29
新入会員からのハガキメッセージ……32
2005年度総会へのメッセージ……33
会・会員に関連する報道、投稿記事（『技術と人間』5月号）…36
旧世話人・新地域活動連絡係よりのごあいさつ……36
会則・事務局・会計・代表より、投稿規定ほか……38

リポート 会の活動

第11回(創立10周年)総会を開催　藤本真一（世話人）

5月21日（土）、17時20分より、東京都北区の北とぴあ902号室にて『クルマ社会を問い直す会』第11回総会を開催しました（総会イベントが盛り上がったため若干遅延）。参加者は32名。委任状と合わせて会員の過半数を超え、総会が成立しました。

副代表あいさつ後、議長に鈴木一之さんを選出して議題に入りました。2004年度の活動と決算について報告され、質疑応答ののち承認されました。次に2005年度活動計画案と予算が提示され、質疑応答ののち承認されました。

その後、2004年度世話人を解任し、2005年度世話人立候補者9名が承認されました。前年度世話人のうち三田直水さん・杉田久美子さん・川崎康宏さんが役を降り、古川量巳さんが新任となりました。また、地域活動連絡係の紹介がありました。新規に、杉田久美子さん、露木ゆう子さん（神奈川県）、林裕之さん（山口県）が加わってくださいました（会員の皆様には会報送付時に名簿を同封しますのでご参照ください。役を降りる世話人、新規地域活動連絡係からのメッセージを36ページに紹介しています）。

総会の後には懇親会が開かれました。

以下、総会の質疑・議論などを要約して記します。

（承認された議案は3ページから掲載。発言者の最初の発言には居住地または役務名を入れました。敬称略。）

質疑応答・討論などの内容

■2004年度活動報告・会計報告について

後藤（東京）　監査の石本さんの文書は、管理が適正だということか、バランスも含めて適正ということか。

青木（世話人・会計）管理が適正ということ。

木村（茨城）　5/13の新聞にこども環境学会の記事が載っているが、当会の名が出ておらず残念だった。

足立（世話人）　学会は沢山の団体が入っているため、そういった記事で個別の会名は出ない。

■2005年度活動計画・予算案について

冨田（東京）　活動計画に、年間テーマはないか。

藤本（世話人）　「歩いて＆公共交通で、安心して暮らせる地域づくりを考える」がそれにあたる。

中里（世話人・副代表）　「地域ミーティング推進」にお金を出してほしい。東京だけミーティングにお金を出しているが不公平。

塚本（東京）　限られた予算だと思うが、世話人会の交通費はどうなっているか？

木村　東京の会議でお金がかかっているのか？

青木　世話人会の世話人交通費は全額出ている。宿泊費補助は3000円。事務所の会議室としては1時間1000円で借りている。地域で何かやる場合も会場費については出す。今中里さんが言っているのは、自分が行きたい、という場合の議論。

冨田（東京）　予算の中ならよい。昨年の交通費の決算が少ないのはなぜか。

青木　総会時以外の世話人会を開催しなかったから。

坂元（千葉）　東京でさえ10名も集まらないのだから、それよりも例えばホームページに会員専用掲示板を作るほうが多くの参加があってよいと思う。

後藤　地方に対する目配りは大事と思う。東京に比べて、地方の会員の減少などの動きがあるのか？

藤本　地域別の動向は把握していない。

議長　具体的予算内配分は世話人会に委任してはどうか。（異議なし）

古川（神奈川）　中央政府・自治体に、クルマのトリップ数を減らしましょうという呼びかけをすることを計画に入れたい。（追加）

清水（世話人）　イギリスの「道路交通削減法」があり、昨年の参議院選挙時の政党質問でも出した。省庁交渉でも取りあげたい。

高橋（福島）　福知山線の事故など大きな事故があった場合など、省庁交渉してはどうか。

清水　直接反応はしたくない。

木村　遺族に寄り添うような運動をしてほしい。

藤本　横浜カーフリーデーで事故ご遺族による「生命のメッセージ展」の参加要請をする予定。

朝倉（世話人）　地域のPTAや自治会の中で活動している。（紹介）

＊2005年度役割分担＊

新世話人会にて次のように決まりました。
どうぞよろしくお願いいたします。
（世話人名簿は本冊子送付時に同封）

代　　表	古川量巳（新規）
副 代 表	中里俊之（継続）
事 務 局	藤本真一（継続）
会　　計	青木勝（継続）
会　　報	足立礼子（継続）
	粟野宏（継続）
省庁交渉	清水真哉（継続）
	朝倉幹晴（継続）
情報管理	木村利雄（継続）

クルマ社会を問い直す会2004年度活動報告

(2004.4.1～2005.3.31)
2005.5.21総会決議

2004年

4.6　春の全国交通安全運動への提言書を内閣府、主催団体等へ提出
4.20　日本消費者連盟にアンケート関連の原稿送付
5.4-5　こども環境学会設立大会に出展参加
5.8　トラックの安全性に関する質問書をメーカーに送付、回答を得る
5.13　教育医事新聞社より、アンケートの内容に関して取材を受ける
5.22　第10回総会・記念シンポジウム『クルマ社会・子どもの命をどう守るか』・懇親会開催（東京）
5　路側帯についての質問を警察庁に出し回答を得る
6.21　参議院議員選挙にあわせ、政党へ政策質問状を送付、回答を一般にWWW公表
7.3　フォーラム『子どもが思いっきり遊べる街に』（澤口俊之氏講演等）開催（札幌）
7.10-11　交通権学会2004年度研究大会に有志参加（大阪）
7.31　『クルマ社会を問い直す』36号発行
7　法定速度の決め方等についての質問を内閣府等に出して回答を得る
9.13　公開会員名簿作成・発送
9.21　秋の交通安全運動への提言を内閣・主催団体等へ提出
9.23　横浜カーフリーデーに展示参加
10.22-24　路面電車サミットin高知に有志参加
10.31　『クルマ社会を問い直す』37号発行
パンフレット『「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』（今井博之著）製作・発行
11.20　『クルマ社会を問い直すシンポジウム』開催（山形）
12　都道府県職員の通勤手当と通勤状況について調査し、回答を得る

2005年

1.14　東京月例ミーティング開催（以降毎月開催）
1.31　『クルマ社会を問い直す』38号発行
2.5　月刊誌『子どものしあわせ』（草土文化社）3月号のクルマ社会問題特集に執筆・編集参加（11月から作業）
2.16　2/10付朝日新聞朝刊「ひと」欄のトヨタ自動車社長の報道について、トヨタ自動車と朝日新聞社に抗議文送付、トヨタより回答得る
2.26-27　子どもを守る文化会議分科会運営参加（東京）（会議は毎月開催され参加）

2005年4月以降の報告

4.6　春の全国交通安全運動への提言書を内閣府、主催団体等へ提出
4.10　『クルマ社会を問い直す』39号発行
4.22-24　こども環境学会第2回大会に参加（分科会の運営、展示等に参加・東京）（12月から準備会）

■メディア報道

2004年

4.5-5.5　エフエムひらかたの安全運転キャンペーンで、三田代表のインタビュー放送
4.8　毎日新聞の特集記事「事故から守ろう1年生」で、会アンケート報告や会の考えについて足立世話人のコメント掲載
5.23　毎日新聞で、5/22会シンポジウムの様子と内容を報道
5.17　日本消費者連盟発行「消費者リポート」に足立世話人執筆のアンケート報告記事掲載
5.25　教育医事新聞で、会アンケート報告の紹介記事掲載
6.15　消費生活新報で、会アンケート報告と5/22会シンポジウムについて特集記事で報道
7.20　婦民新聞（婦人民主クラブ（再建））で、会アンケート報告の紹介記事掲載
7.24　しんぶん赤旗で、会アンケート報告の紹介記事掲載
10.26　奈良新聞で、会アンケート報告の紹介記事掲載

2005年

1　月刊誌『湧』（ゆう、地湧社）の大内えりか氏の記事で、会アンケートについて一部紹介
3　月刊誌『子どものしあわせ』（草土文化社）3月号のクルマ社会問題特集に執筆・編集参加

(4月以降)

5　月刊誌『技術と人間』（技術と人間）の特集「クルマ社会を問い直す」で清水世話人が会員として執筆（初代代表杉田聡氏も個人的に執筆）

クルマ社会を問い直す会2005年度活動計画　2005.5.21総会決議

【一般アピール・講演会・省庁交渉等】

1　歩いて＆公共交通で、安心して暮らせる地域づくりを考える
　・脱クルマの街づくりについての講演会等
2　クルマのトリップ数を減らす呼びかけを政府に対して行う

【他団体への参加と連携】

1　こども環境学会と、学会内研究会への参加（2006年大会は関西の予定）
2　子どもを守る文化会議に参加（2006年度は3月に千葉県市川市にて開催予定）
3　横浜カーフリーデーに運営参加

【メディア制作・発行】

1　年4回の会報冊子発行（7月/10月/1月/4月）
2　雑誌等への執筆（①『技術と人間』、②ミネルヴァ書房『発達』、③その他随時）
3　クルマ社会問題を各テーマごとにまとめた冊子の企画・編集（分離信号転換調査など）

【地域活動】

1　山形市で講演会開催
2　東京月例ミーティング開催
3　地域ミーティング推進

※翌日の世話人会での取り決め

総会での議論をふまえ、翌日の新世話人会で、以下のことを取り決めました。

1：地域でのミーティングについて
その地域の会員が3人以上集まり、遠方の世話人が出向く場合は、1回最高1万円、年3回までは会の経費として支出する。

2：会の事務所経費について
毎月1万円（年額12万円）を会で負担する（ミーティング費込み）。

会計報告・予算

■2004年度（2004.4.1～2005.3.31）
会計報告　決算　（単位：円）

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	220,936	220,936		会報作成費	450,000	447,245	
会費	1,000,000	846,000	※1	郵送･連絡費	400,000	393,144	
カンパ	350,000	593,538		事業費	250,000	298,085	※3
雑収入	29,064	20,520	※2	交通費	300,000	140,300	
				事務費	50,000	100,278	※4
				渉外費	50,000	85,480	※5
				会場費	30,000	36,900	
				雑費	20,000	18,918	
				次期繰越金	50,000	160,644	
合計	1,600,000	1,680,994		合　計	1,600,000	1,680,994	

※1 納入者335人・団体
※2 会報・ブックレット等の売上
※3 アンケート調査冊子・今井博之氏冊子作成費等
※4 コピー・印刷・封筒・振込み手数料等
※5 こども環境学会等

■2005年度（2005.4.1～2006.3.31）
予算　（単位：円）

収入の部		支出の部	
科目	予算	科目	予算
繰越金	160,644	会報作成費	450,000
会費	1,000,000	郵送･連絡費	370,000
カンパ	400,000	事業費	250,000
雑収入	39,356	交通費	280,000
		事務費	50,000
		渉外費	80,000
		会場費	50,000
		雑費	20,000
		予備費	50,000
合計	1,600,000	合　計	1,600,000

リポート 会の活動

10周年総会記念講演会開催
吉岡宏高さん講演「札幌市電とまちづくり」

中里俊之（世話人）

記念すべき10周年を迎えた今年の総会を前に、札幌で市電を活用したまちづくりに取り組んでいる「LRTさっぽろ」代表の吉岡宏高さんをお招きして、記念の講演会が開催された。吉岡さんには03年秋の函館路面電車サミットで、当会で分科会を担当した際にもパネリストとしてお世話になっている。今回はこの春、札幌市電がクルマ優先の流れを押しのけて、正式に存続が決まったのを機に、クルマ優先の社会をこれからどうやって変えていけばよいのか、吉岡さんの経験談を参考にしていただければと思い、企画した。以下にその模様を紹介する。

●市民から質の高い政策を提案

講演する吉岡宏高さん

吉岡さんはまず、LRTの利点についてまとめたプロモーションビデオを流した。次いで、「LRTさっぽろ」を立ち上げた目的について語り、外部コンサルタントに依存しがちな役所のまちづくり政策に対して、市民側から自己資金で質の高い内容の政策を提言し、役所の案と勝負することでよりよいまちづくりを目指すことを挙げた。

札幌にLRTを導入しようとする理由について、従来の公共工事依存型の地域経済が行き詰まり、それに変わる新たな方向付け（観光など）が求められている。広がりすぎた市街地を適度な大きさに縮める課題もあり、低コストで街を刷新する効果が見込めるLRTに着目したことを説明した。「LRTさっぽろ」はこれまで合わせて3冊の提言書を作成していて、99年に出された最初のものはこの背景について詳しく書かれたものとなっている。

●クルマ規制案浮上…商業者との激しい議論

ここからは活動の経過が詳しく説明された。最初の提言書が行政にも大きな影響を与え、札幌市は01年に日本の大都市では前代未聞といえる、都心部の大規模なクルマ規制を盛り込んだ、「都心交通ビジョン」を発表する。しかし、当初案に盛り込まれていた路面電車の活用が、地下鉄建設で巨額の赤字を抱えている交通局への懸念から取り消しとなり、クルマ規制色ばかりが打ち出された同ビジョンに商業者やバス、タクシー、トラック業界が猛反発。吉岡さんたちは02年に同ビジョン論議の新たなたたき台となる2冊目の提言書を作成する一方、地元の商業者と連日、激しい議論を続けた。

駐車場のさらなる充実を強調する商業者に対し、そもそもクルマ利用の買い物客は何人くらいで、それ以外の買い物客と客単価が違うのか尋ねたところ、商業者は「さあ…」とあいまいな受け答えを繰り返し、最後には「現状を変えたくない。ほっといてくれ」と打ち切った。

都心部の買い物客がふるわない原因は駐車場不足ではなく、本数、運賃（特に家族利用）、ネットワークの面などで問題の多い現状の公共交通にあるという。公共交通に問題が多いので、郊外の大型店がにぎわう。だれもが大型店自体に魅力を感じているわけではないのだ。他の地域でも似たような例は数多くあるのでは、と想像できる。

●新市長誕生と市民ワークショップで大きな成果が

03年の春にJR札幌駅が大型複合商業施設「JRタワー」に改築されると、買い物客がそれまでの都心「大通地区」から大量に札幌駅周辺へ流れるようになった。同時に全国有数の激戦となった市長選があり、路面電車推進派の上田文雄現市長が当選。都心交通問題は新たな局面を迎えた。

上田市長は再度、都心交通のあり方について市民に真を問うべく、全国でも初めての市民ワークショップを開催し、吉岡さんたちもそれに参加した。会場に設けられた50ものテーブルを囲んで2日間、のべ500人以上の市民が真剣な議論を重ねた様子が詳しく紹介された。会場には市役所の課長クラスも大勢待機し、会場の市民から質問があれば、担当の課長がそのつどテーブルまで出向いて説明したという。市長も直接、各テーブルに足を運んで参加した。これまで縁遠いものだった市民と行政の関係も、こうした市民参加の機会が確保されれば、より関心が高まり、多くの問題が良い方向へ向かうのではないだろうか。何かうらやましささえ感じてしまう。

議論の結果、これからの都心交通はクルマ優先ではなく、「人優先」とすることに賛成した市民は8割と、開始前より2割も増えていた。その結果にクルマ交通を推進

していた商業者はぼう然とし、その後、吉岡さんたちの活動にも好意的な態度を示すようになったそうである。

●再び市電が危機に…でも、市民の理解で乗り越えた

こうして今後の都心交通は「人優先」でいくことが確認されたが、今度は肝心の路面電車に施設・車両の老朽化を理由にした存続廃止問題が浮上した。吉岡さんたちはとかく「懐かしい」イメージがつきまとう路面電車をLRT導入、札幌駅への延長等で改良し、民間資金の活用（PFI方式）により、札幌市は例え赤字の場合でも、20年間一定の「月払い」をすればよいといった、具体案を示した3冊目の提言書を作り、「市電フォーラム」の席上などでも市民に訴えた。そしてこの春、見事に存続が決まったのである。

吉岡さんは議論の「場」しかつくらない行政に対して、市民団体は一般の市民にも「こうすれば、うまくいく」と見えるよう、具体的な「像」をつくることが必要と語った。これからの当会の活動にとっても重要な示唆といえそうである。

●LRTへの道はようやく登山口に

札幌市電はこれから約2年間かけて今後のあり方を決めることになっている。現状は「ようやく登山口に着いた段階」（吉岡さん）で、これからも様々な困難が予想されるが、その成功を心から願いたい。そして今回、その貴重な経験を当会に伝えていただいたことに、厚く感謝申し上げる。

（北海道函館市在住）

リポート 会の活動

講演会後、グループ討論を開催

木村利雄

吉岡宏高氏の講演後、休憩を挟みグループ討論を行いました。

まずこのグループ討論を企画した経緯を説明しておきます。この会発足から10年が経過しましたが、クルマ依存社会の進行には歯止めがかかる気配がなく、クルマ社会を問い直す会も会員数が漸減傾向を辿り、活動も活発とは言えない状況であります。特に首都圏外に居住する会員においては、クルマ依存社会に係る諸問題に日々悩み、疑問を抱きながらもどうすることもできず、孤立化を深めているのが現状であります。

このような現状を踏まえ、私らを取り巻く閉塞感を打破するきっかけをつかめるのではないかと、グループ討論を提案しました。何を今更グループ討論なんてしても意味がない、従来のように専門家を招いて講演をすべきだという意見も多かったのですが、冷ややかな目を意識しつつ、強く要望し実現した次第です。

当日は、1グループ8～9名の4グループに分かれ「なぜクルマ依存社会転換の考え方が広がらないか」をテーマに1時間半自由に考えを述べてもらい、その後30分間で各グループの討論内容の報告を行いました。一定の結論を導き出すのがねらいではなく、自由に意見を述べてもらうことに主眼をおきました。私の担当したグループでは、一応討論の順序として日常生活における身近な話題から議論を展開し、テーマに迫ろうと考えていました。しかし、実質的な討論時間が1時間半と短かった上、話す話題が多すぎ、司会をした私の力不足も相俟って理想的な討論とは言えなかったと思います。次に開催する場合は、テーマの選定、グループの構成等、討論の方法を十分検討することが必要であると痛感しました。

反省する点はたくさんありますが、クルマ依存社会を転換するということは、一朝一夕にはできない非常に難しい課題です。クルマ社会を肯定的に捉えている人間が圧倒的多数を占め、日頃は孤立感で落ち込むことが多い中、今回思いを同じくする人たちと議論できたことは、

新たな発見もあり意義があったと感じています。

最後に先に講演をされた吉岡さんから講評をいただきましたが、その中で人とつながること、話し合うことの大切さを強調されるとともに、柱となるような活動を中心に据えることを提言されました。現在の問い直す会は、全国組織で物理的な制約が多くやむを得ないこととはいえ、会員相互の議論が不足していることは、否めないと思います。このことが会員数が思うように増加しない一因にもなっているのではないでしょうか。

今後、年に一度は今回の経験を踏まえ、社会に対し重みのある提言ができるよう討論の場を設けることを提案し、報告といたします。　　（愛知県安城市在住）

リポート 会の活動

総会後の懇親会、やっと出席できました　三橋朋樹

土曜日もおおむね休めるようになって……3年ぶり位かな、皆様にお逢いできたのは。

LRTさっぽろ（吉岡様）のお話は、わずか1.5kmの路線延長で利用者の急増が見込まれるそうです。実現させましょう。成功させましょう。次の都市が後に続きます。1分少々のプロモーションビデオ、あれは一発で一般の人々の持つ路面電車への古臭いイメージをがらりと変えられる秀作。

共感の輪、大きくなーれ！

今回は4つのグループに分かれ、討論会も行われました。様々な話題や優れた見識が続出して有意義でしたが、初めての事のようで総花的になり、限られた時間の中では絞り込み不足のまま、タイムオーバーとなりました。

今後は各自がお持ちの知見を出していただき、それをたたいたり、こね回したりする中で、磨きのある意見にまとめ上げ、更なる向上も見込めると思います。

討論だけの集会をもってみたく思いました。

夜は又、楽しい懇親会、約30人の参加でした。食べながら大いに飲みながら、気持ちはさらに高揚して……。現実的で実効性のある事故防止策の実施を!!

お喋りし放題の私は、いつの間にか混信会になっちゃった。ごめんなさい。エッもう9時半、お開きですか。クルマ優先社会に異議を唱える、少人数だが正論をはく意気ある人々の集まり、大切に、強く、大きく育てたい。そしていつの日か正論のまかり通る世の中へ。

皆様、長い一日お疲れ様でした。

翌日KENTOを読む。癒えることない悲しみを抱きながら、今日ここまで歩まれている方がいらっしゃる。エールを送らずにはいられない。

記憶に残っているある方の発言

「17年間勤めましたJR東日本を、この程退社いたしました。小学生の時からの夢……鉄道会社を運営いたします。」

余韻いまだ冷めやらず……　　（神奈川県横浜市在住）

＊KENTOは、2000年に18歳のご子息を交通事故で亡くされた（バイク乗車中に運送会社のトラックに衝突された）児島早苗さん（奈良県生駒市在住）が立ち上げた活動「交通事故を永遠になくす友達の輪」の記録です。児島さんは運送会社側の過失を分析し、起訴を求めて公判中です。活動は以下のホームページでごらんいただけます。

http://members.at.infoseek.co.jp/atti0416/

問い合わせは橋本千恵子さんchieko_h@kcn.ne.jpへ。

＊28ページには、木村孝子さんによる総会等の参加感想記（投稿）があります。併せてごらんください。

リポート 会の活動

子どもを守る文化会議の分科会に運営参加しました

杉田久美子（地域活動連絡係）

2月27日に東京都大田区西六郷小学校で「第50回子どもを守る文化会議」の分科会が開催されました。当会は「子どもを守り育てる環境づくり」に参加しました。クルマ社会の関連では、大気汚染測定運動に長年関わっておられる藤田敏夫さんと、当会世話人の朝倉幹晴さんが話題提供を行ないました。ほかには、大田区母親連絡会の江口さつきさんが「電磁波の安全性をさぐる」、滅煙倶楽部の鈴木一之さん（当会団体会員でもある）が「子どもの喫煙について」の話題提供をされました。鈴木さんにはこの日がタバコ規制枠組条約発効の記念すべき日にあたる中、「中・小学生と喫煙」のアンケート調査とタバコ規制枠組条約を紹介した資料を作成して、ご協力いただきました。ありがとうございました。分科会参加者は20人弱で、当会会員の参加は7名でした。

藤田さんと朝倉さんの話の概要をお伝えします。また、全体会と分科会の両日とも参加された後藤昇さんの感想記もご紹介します。

なお、来年度は2月に千葉県市川市での開催が決まっています。朝倉さんが地元実行委員会に参加して準備を進めています。幅広い参加者とじっくり議論できる分科会になることを期待したいと思います。

藤田敏夫さん（大気汚染測定運動東京連絡会）の話題提供「大気汚染と子どもの健康」

東京の大気汚染、特に自動車排ガスによる汚染の測定運動を30年してきた。この測定運動は、試験濾紙を入れた小さなカプセルを24時間空気中に曝して二酸化窒素（NO_2）の値を測るもので、10数年前からは全国で毎年6月に一斉に行う。だれでも簡単にできる。今年、この活動に対して19回目の「人権賞」を授与した。この調査に関わってくれた約30万人の人々への賞だと思っている。

大気汚染の現状は以下のように、深刻である。

●東京における自動車排ガス汚染の現状

- NO_2も浮遊粒子状物質（SPM）も東京23区内では環境基準オーバー状況が続いている。特に区部自排局（幹線道路沿い）では区部一般局（住宅地）に比べて、環境基準達成目標値をかなり高くオーバーした状況が続いている。（図1）
- 石原都政のディーゼル排ガス規制の効果としては、NO_2はほとんど変化が見られないが、SPMは低下傾向が見られた。
- 最近は光化学スモッグの高濃度化と多発が目立つ。特に00～03年までの3年間は数値が高い。01年7月1日の例で見ると、10～13時の3時間が警報基準値0.24を超えている（図2）。原因物質の一つであるオゾンは肺の中を酸化する有害物質で、目の痛み、息苦しさ、めまいなどの症状が出る。子どもの健康被害が大きいので、注意すべきである。

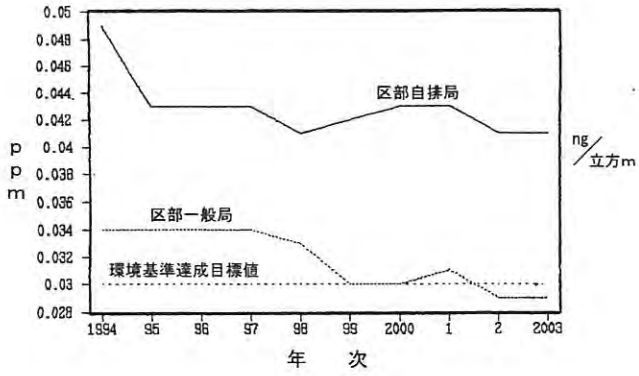


図1　東京23区内の自排局・一般局のNO_2濃度の年平均値と環境基準達成目標値

●都内の気管支ぜん息患者数の推移

・90年頃から18歳未満の大気汚染による公害認定患者が直線的に激増している。依然として18万人以上が通院を余儀なくされ、約5万人の認定患者がいる。認定患者数はやや減少傾向にあるが、これは認定の手続きが面倒なため、より手続の簡単な子どもの医療費助成の利用が増えているためである。

●児童・生徒の気管支ぜん息の状況

・小・中・高校を通して男子の罹患率が高い。

・昔の小児ぜん息は小学校高学年になると完治したが、現在は中3になっても治らず、長引く傾向にある。大人になって再発する人も多い。

・00年頃から小・中・高校生の気管支喘息が急増している。小学生の罹患率は平成6年は4.6％だったが、15年度には7.7％に増えている。

・川崎市や横浜市などは、気管支喘息罹患率が東京より高い。

・大気汚染の激甚地域で気管支喘息罹患率が高い。02年度、都内中学1年男子生徒の気管支喘息有症率のNO_2汚染分布を見ると、環境基準値を超える都心部で罹患率が高い。

図2　太田測定局におけるオキシダント濃度（7月1日）

＊

たくさんの図表をもとにしながらの話は実態が手にとるようにわかり、子どもの健康への影響が気にかかった。藤田さんは最後に「2002年東京都は環境基本計画を発表し、2つの危機として、自動車交通の増大による大気汚染と、地球温暖化に伴うヒートアイランド現象の深刻化を挙げたが、それを克服するためにどういう対策、措置をとっているかは大変心もとない。我々も今後行政と一緒に努力していかなくてはいけない」、と締めくくられた。

朝倉幹晴さんの話題提供「路地に子どもたちの声を取り戻そう」

●日本と欧米の取り組み意識の差

クルマ問題は1970年代が一番の転換期である。60年は地域の差はあれ、まだ、道は住民や子どものものだったが、70年代からは道はクルマのものになり、路地で子どもが遊ぶことが難しくなった。

その時期にスウェーデンの児童心理学者であり交通研究者のスティナ・サンデルスが『交通のなかの子ども』という本を書いた。彼女は子どもの交通事故と交通場面での行動分析を行い、「小さなこどもを70年代の交通環境に完全に適応させることは不可能だ。交通環境の方をこどもに適応させなければならない」と述べ、交通安全教育は本質的解決策ではないと結論づけた。

彼女の報告を北欧福祉先進国のスウェーデンやデンマークでは重く受け止め、道路にハンプ（こぶ）を作ったり道を蛇行させたりというスピード抑制策や、住宅街全体を子どもや歩行者優先とするボンエルフなどを進めた。しかし、アメリカや日本は彼女の報告を結果的には無視する方向に進み、基本的には今もそれが続いている。

●日本の対処療法的な政策と「安歩権」

60～70年代には、通学中の子どもの列にクルマが突っ込んで多数の死傷者が出るなど、悲惨な事故が続き、危険回避の当面の緊急対策として、ガードレール、横断歩道や歩道橋、緑のおばさんなどの対策がとられた。この回避策、緊急対策で折り合いをつけたのだ。

そうした現状の中、75年に広島大学工学部石丸紀興教授が「安歩権」（安心して、安全に歩ける権利）を提唱し、住みよさの根源はこの「安歩権」から始まるとした。「あらゆる道路はその歩道が歩きやすいかどうか検討され、歩道のない道路は原則的に両側へ歩行者空間を確保する。たとえば8m以上の道路であれば、必ず両側に1.5m以上の歩行空間を設け、4m以下の道路では通り抜け禁止の道路として、ちびっこ道路、ご遠慮道路の指定を行う。(『クルマを捨てた人々』日経新書・田中公雄、絶版本)」と歩行者の権利を宣言したが、この「安歩権」の考え方は埋もれてしまった。

●交通事故は自己責任ではなく、社会の問題

子どもが交通事故に遭うと、多くの場合、子どもが路

上で遊んでいたとか親の監督が不行き届きだったとか、親や子どもに自己責任を負わせ、行政の責任は何ら問おうとしない。この状況は今も変わらず、社会的に子どもを安全に守ろう、という動きになっていかない。

私は自分の住む千葉県船橋市で97年に「安歩権と安全に歩ける街を求める会」をつくり、車いすやベビーカーによる歩道点検などを行い、行政に働きかけた。99年に船橋市議になり、分離信号の設置も実現した。しかし、分離信号普及は交通環境の「点」としての成果であって、点から線へ、面への運動の広がりは難しく、現在は膠着状態である。

●住民の合意の難しさと、遺族の会の活動の広がり

クルマ社会から子どもの命を守る運動の中で、一番の問題だと感じるのは、同じ住民の合意である。新たに街を作ることは容易ではないので、今の交通環境、今の道路幅の中で、できる対策を考えなくてはならない。例えば狭い道路を一方通行にして他の道路と組み合わせて循環させる方策をとれば、両側に歩道ができる。しかし、現実には住民同士の合意をとるのが難しい。

全国交通事故遺族の会（主に事故後の心のケアと裁判の自助を目的に90年に設立）でも、クルマ社会について考えようという人たちが、事故ワーキンググループとして活動している。現在は車載監視カメラ、ドライブレコーダーの設置運動をされているが、歩行者優先にしていかなければいけないという議論も出ている。そういう活動からも学び、連携をしていきたい。

左から報告者の藤田敏夫さん、鈴木一之さん、朝倉幹晴さん

*

地域で実際的に活動しようとすれば、地域の住民たちとの折り合いをどうつけるかという大きな壁にぶつかる。そんな中で、朝倉さんは、解決策はまだ見つからないながら、地元で粘り強く活動を続けている。「解決以前に、変化を見るまでに最低15年はかかる」という言葉が印象的だった。私は70歳になってしまうけれど、自分の孫達の命がクルマに脅かされずにのびのびと発達できる環境になるように、覚悟を決めて、この会の活動を支援していこうと思っている。（千葉県松戸市在住）

会議に参加して

後藤　昇

クルマ社会を問い直す会に参加して数年ですが、子どもを守る文化会議の話や記事を聞いたり読んだりし、また東京で開かれるというので参加してみました。

文化会議の1日目は講演が中心でしたが、内容はあまり記憶に残っていません。それよりもアトラクションの和太鼓やコーラスが記憶に残っています。特にコーラスは子どものころテレビで見たことのある西六郷少年少女合唱団であり、ハーモニーも素晴らしく、これだけで1日目に参加した甲斐があったなと思いました。

2日目は分科会ですが、分科会のテーマが「子どもを守り育てる環境づくり」という、クルマ問題より少し広いテーマです。そのため、自動車による大気汚染、電磁波、遊び場、煙草、ビオトープなどが話題になりました。

本会世話人の朝倉幹晴さんが「路地に子どもたちの声を取り戻そう」という題で話題提供しましたが、クルマ問題や活動してきたことと遊び場の問題を結びつけるのに苦労しているように見えました。

私はというと、分科会に参加した目的が、私の関心領域である「歩車分離」についてうまく話せるようになるための練習、というところにあったのですが、うまく話せませんでした。少し広いテーマと結び付けて話せるようになるには、普段から考えていなければならないと思いました。

分科会は何か話そうと思うと緊張しますが、いい武者修行の場であり、これから何度か出てみようと考えています。（東京都新宿区在住）

リポート 会の活動

全国地方公務員通勤状況及び通勤手当についてのアンケート調査の結果

林　裕之

私が住んでいる山口県では、公務員の自家用車通勤と自転車通勤を同じ距離で比べた場合、自家用車通勤の方が高額であることを知りました。自転車と比べて著しく大きな社会的費用を発生させる自家用車で通勤する人の方により多くの手当が支給されることに大きな疑問を感じ、全国の地方公務員の通勤手当の実態を調査することにしました。

調査は、昨年12月に全都道府県に調査依頼の文と質問項目を印刷した用紙を郵送し、返信用封筒に回答を入れて送り返していただくという形で実施しました。回答率は72.6％でした。

●集計結果から見えてきたもの

1. 自家用車通勤者率が50%を下回っているのは、5道府県だけで、地方公務員の通勤手段は自家用車が圧倒的に多いということが、あらためて裏づけられました。
2. 巨大都市を抱える府県やその周辺部の府県を除いて、公共交通機関利用者はきわめて少ないことがわかりました。
3. 職員が通勤用に自家用車を常時使用する場合に、駐車料金を一切徴収していない道県が15もありました。これには大きな疑問を感じます。
4. 滋賀、大阪、佐賀はノーカーデーを設けているという回答がありました。このような取り組みをもっと広げてゆくべきであると思います。
5. 通勤距離が2km以上あっても、通勤に自家用車や自動二輪ではなく、徒歩や自転車、公共交通機関を利用する職員を優遇する「エコ通勤制度」の創設を訴えていく必要があるのではないかと思います。

●エコ通勤制度についての考え

5に関連して少し補足をしますと、最近、各メディアで、一部の地方自治体が徒歩通勤の職員に通勤手当を支給しているということを問題視する報道がありました。総務省も徒歩通勤の職員の通勤手当支給をやめるように指導すると表明しています。

しかし、徒歩で通勤する職員には通勤手当を支給せず、同じ距離を自家用車で通勤する職員には支給するということは間違っているのではないでしょうか。

確かに自家用車に乗ると、ガソリン代などが必要になります。しかし自家用車で通勤する職員は、そのことによって徒歩で通勤する職員より楽をすることになります。

自分が楽をした分だけお金を支払うのは当然です。その楽を選んだ職員には、楽を手に入れることによって必要になるお金を支給し、その楽を選ばなかった職員には支給しないのはやはりおかしいと私は考えます。

一定の距離を自家用車で通勤する職員に通勤手当を支給するのなら、同じ距離を徒歩で通勤する職員にも通勤手当を支給すべきです。

さらに自動車は、大気汚染、騒音、気候変動など多くの外部不経済を発生させます。こうしたものの対策費は自家用車の使用者が負担する各種の税にはほとんど含まれていません。また、自家用車を利用すると駐車場を使用し、より多くの土地を占有することになります。

より安全で、持続可能な未来社会を築くためには、むしろ徒歩や自転車、公共交通機関で通勤する職員をより優遇する通勤手当制度を創設するとともに、自家用車で通勤する職員からは必ず駐車場料金を取る必要があると私は考えます。

以下に、アンケートの設問と回答の結果概要をご報告いたします。

■回答のあった地方自治体

47都道府県中34道府県

北海道、青森、岩手、秋田、宮城、福島、新潟、長野、茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、山梨、静岡、愛知、岐阜、三重、滋賀、大阪、兵庫、岡山、鳥取、島根、山口、愛媛、福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、沖縄

質問1　職員の通勤状況について教えてください。

質問項目	全国平均（%）	
(1) 徒歩または自転車	15.8	
(2) 公共交通機関（自宅近くの駅やバス停までは自転車を利用する人を含む）	12.8a	17.3b
(3) 徒歩または自転車と自家用車または自動二輪との併用（天候や季節によって通勤手段を変える）		
(4) 公共交通機関と自家用車または自動二輪との併用（天候や季節によって通勤手段を変える）		
(5) 公共交通機関と自家用車または自動二輪の併用（自宅近くの駅やバス停までは自家用車または自動二輪に乗り、そこから公共交通機関に乗り換える）	2.8	
(6) 自動二輪	1.7	
(7) 自家用車	71.6c	67.1d

＊（1）の数字は、通勤距離2km未満で手当非受給者の割合を示している道府県が多いので、この中には実際には自動二輪や自家用車で通勤している職員の数がかなり含まれていると考えられます。

＊（2）と（5）を分けず、その合計の数字のみを公表している道府県もあります。「全国平均」欄のaはそのような道府県の数字を除外した数字〈(2) のみの平均〉です。bは、(2) と (5) の数字の合計の平均です〈(2) と (5) を分けている道府県と分けていない道府県すべての合計の平均〉。

＊公共交通機関利用者の割合が比較的多い道府県の順位〈(2) と (5) をあわせた数字の合計〉。
①愛知（67.0）②大阪（66.5）③埼玉（59.4）④兵庫（39.4）⑤長崎（25.1）〈（　）内の数字は%〉

＊公共交通機関利用者の割合が特に少ない道府県の順位〈(2) と (5) をあわせた数字の合計〉。
①山口（1.5）②岐阜（1.8）③佐賀（2.0）④鹿児島（3.6）⑤熊本（3.9）〈（　）内の数字は%〉

＊（6）と（7）を分けず、その合計の数字のみを公表している道府県やこの二つに自転車を加えた「交通用具」すべての利用者の合計の数字のみを公表している道府県もあります。「全国平均」欄のcはそのような道府県の数字を除外した数字〈(7) のみの平均〉です。dは、(6) と (7) の数字の合計と「交通用具」すべての利用者の合計のみを公表している道府県の交通用具利用者の数字をあわせた平均です。

＊自動二輪および自家用車の利用者の割合が特に多い道府県の順位〈() 内の数字は%〉。
①茨城（91.0）②山口（88.8）③佐賀（87.5）④群馬（85.4）⑤静岡（82.0）〈静岡の数字には自転車利用者が含まれる〉

＊自動二輪および自家用車の利用者の割合が比較的少ない道府県の順位〈（　）内の数字は%〉。
①大阪（26.7）②埼玉（29.4）③愛知（30.0）④長野（44.4）⑤北海道（49.5）〈大阪と埼玉の数字には自転車利用者が含まれる〉

質問2　都道府県庁がある都市の交通事情について、該当する番号に○をつけてください。

質問項目	道府県数
(1) 公共交通機関が整備され、ほとんどの人が公共交通機関を利用できる環境にある	13
(2) 都市の一部では公共交通機関は整備されているが、未整備の地区も多く、公共交通利用が困難である職員も少なくない	19
(3) 公共交通機関が未整備で、ほとんどの人が公共交通機関を利用することが困難な環境にある	0

質問3　職員の通勤手段の選択について、該当する番号に○をつけてください。

質問項目	道府県数
(1) 各職員の判断に任せている	23
(2) 自家用車での通勤はできるだけ控え、できれば公共交通機関や自転車等を利用するようによびかけている。	8
(3) 公共交通機関や自転車等を利用することを原則としているが、それらの利用が困難である場合にのみ自家用車や自動二輪での通勤を認めている（自家用車通勤にのみこのような規定がある場合を含む）。	1（兵庫）

＊（2）の回答があったのは、岩手、秋田、長野、栃木、埼玉、愛知、鳥取、宮崎です。

＊大阪は、「通勤不便な職員や通勤が困難な身体障害を有する職員を除き原則としてマイカー通勤を禁止している」という説明がありました。

質問4　職員の通勤は、公共交通機関や自転車等を利用することを原則としているが、それらの利用が困難である場合にのみ自家用車や自動二輪での通勤を認めておられる場合（自家用車通勤にのみこのような規定がある場合を

含む)、その審査の有無について該当する番号に○をつけてください。

質問項目	道府県数
(1) 職員が公共交通機関や自転車を通勤に利用することが困難であるかどうかを関係部署で審査している	2 (大阪、長崎)
(2) 職員が公共交通機関や自転車を通勤に利用することが困難であるかどうかは、特に審査はせず、本人の申告に任せている	0

＊長崎は3の質問には (1) の回答がありましたが、4の質問にも (1) の回答がありました。

質問5　4の審査（公共交通機関や自転車等の利用が困難であるかどうかの審査）において、距離（職場から居住地への距離及び居住地から駅やバス停までの距離）以外に基準がある場合、差し支えなければその基準をご記入ください。　〈記入なし〉

質問6　職員の通勤手当は何kmから出していますか、該当する番号に○をつけてください。

(1) 2km未満　(2) 2km～4km未満　(3) 4km以上　〈すべての道府県が (2) の回答〉

質問7　職員の通勤手当の額について（距離が同じ場合）、該当する番号に○をつけてください（①②③は額が多い順）。＊例外的な通勤方法は計算に含めないでください

質問項目	道府県数
(1) すべて同額（通勤手段による差をつけていない）	0
(2) ①徒歩・自転車　②公共交通機関　③自家用車（自動二輪を含む）	0
(3) ①徒歩・自転車　②自家用車（自動二輪を含む）　③公共交通機関	1
(4) ①公共交通機関　②徒歩・自転車　③自家用車（自動二輪を含む）	0
(5) ①公共交通機関　②自家用車（自動二輪を含む）　③徒歩・自転車	7
(6) ①自家用車（自動二輪を含む）　②公共交通機関　③徒歩・自転車	0
(7) ①自家用車（自動二輪を含む）　②徒歩・自転車　③公共交通機関	0
(8) その他	25

＊自家用車通勤と自動二輪通勤の通勤手当の額が異なる場合は、差しつかなければどちらが高額であるか、お答えください。

ア．自家用車通勤の方が高額である　イ．自動二輪通勤の方が高額である　アのみ 9

＊山口は、(8) の回答でしたが、「自家用車と自転車においては自家用車の方が高い」という説明がありました。

＊ (8) に○をつけた道府県のほとんどは公共交通機関利用者は運賃（定期券）の額により、交通用具（自家用車など）は距離等により決定されているので比較はできないという回答。

質問8　職員が自家用車（自動二輪を含む）を通勤用に常時使用する場合の駐車料金について、該当する番号に○をつけてください。

質問項目	道府県数
(1) 駐車料金は一切徴収していない	15
(2) 自家用車や自動二輪を通勤用に常時使用する場合には一定額の駐車料金を徴収しいる	0
(3) 自家用車を通勤用に常時使用する場合には一定額の駐車料金を徴収しているが、自動二輪の場合は徴収していない	6
(4) その他	13

質問9　自家用車（自動二輪を含む）を使用する職員の通勤手当が公共交通機関利用者や徒歩・自転車利用者よりも高額の場合は、できましたらその理由を答えてください。　〈回答なし〉

（山口県岩国市在住）

リポート 会の活動

こども環境学会第2回大会に参加しました

足立礼子・藤本真一・今井博之

4月22～24日、東京都港区芝にある建築会館で、こども環境学会の第2回大会が開かれました。テーマは「こどもの安全と健康のための環境」。こどもを巡るさまざまな問題が話し合われましたが、その中で道の安全やこどもの遊び場としての役割が大きくとり上げられ、たいへん意義深い会となりました。

会からは、今井博之さん（京都）、山室真澄さん（茨城）、種村康子さん（北海道）、鈴木一之さん（東京）、世話人の藤本真一さん（埼玉）、杉田久美子さん（千葉）と足立（東京）が参加しました。学会の理事の1人で、学会と本会とのつなぎ役となってくださった黒岩佐和子さんも会員です。講演等の内容は別に詳しくお伝えすることとして、ここでは全体の概要を記します。

●23日のようす（22日は施設見学会でした）。

学会会長の仙田満さんの講演では、道を含めた遊び場環境について問題提起があり、続くイアン・ロバーツさんの基調講演では、クルマ社会の問題が鋭く明快に語られました。イアン・ロバーツさんは、今井さんが推薦された方です。その後3つの分科会が持たれ、本会は「こどもが事故にあわないまちづくり」に加わりました（他は、安全で楽しいあそび環境、住環境と母子の健康）。

昼休みには、市民団体ブースで、メッセージ活動など行ないました。

午後は、織田正昭さん（東京大学大学院教官・発達医科学）司会による国際シンポジウム開催。イ・スン・ヒョンさん（ソウル大学教授）が情報化社会の問題を、モアザム・アリさん（パキスタンの母子保健学者）はストリートチルドレンの問題を、また、福岡正純さん（東京農業大学大学院教授）は技術文明と人間のあり方について、スーザン・メルカドさん（WHO神戸センター）は地球環境汚染等について、問題を提起。討論には、イアン・ロバーツさん、仙田満さん、福留強さん（聖徳大学教授）も加わり、モータリゼーションも含めて各国の問題点が議論されました。

●24日のようす

24日は、午前中3つの分科会（学校、犯罪、情報文化）を開催。私の聴いた情報文化環境の分科会では、情報産業＝悪ではなく、重要なのはつきあい方、との意見が多くあり、『ファスト風土化する日本』（洋泉社新書）の著

者である三浦展さんが、「地方は、消しゴム一つ買うにもクルマで大型ショッピングセンターへ、という暮らしで、東京より人間交流が希薄で、引きこもりも多い」という話をされたのが、印象に残っています。

その後、平山宗宏さん（日本子ども家庭総合研究所）の母子保健に関する講演、こどもディスカッション、各分科会からの報告などがあり、閉幕しました。

【大会提言より】

大会後、提言が5項目出されました。誌面の都合で、道に関する提言のみ紹介します。

★生活道路の車両交通を制限し、こどものあそび空間、地域コミュニティ空間としての道を再生しよう。

かつて道はもっとも身近なあそび空間であり、地域コミュニティ活動の場でした。都市化による車両交通の増加が、道からこうした機能を奪ってしまいました。ヨーロッパでは歩車共存道路化によって、交通事故の8割が減少した例もあり、生活道路の50％以上に時速30km以下の交通制限を設けている都市もみられます。こどもを交通事故から守り、道あそびと地域コミュニティを活性化するためには、道路交通の制限が必要です。

●ひとこと感想

学会というと専門的な固いイメージがありますが、この学会は、市民団体や、保育・教育現場の実践的活動も包括していこうという姿勢を持ち、理事会・事務局の皆様は視点が広く、温かです。私たちの会の主旨にも理解を示してくださり、発言などの機会を与えていただいたことに、この場を借りてお礼申し上げます。

また、参加会員の知恵と努力のおかげで、分科会、ブース展示、会のスピーチ等、実りあるものになりました。ご協力ありがとうございました。（以上足立）

仙田満さんの基調講演「こどもの安全と健康のための環境」報告

藤本真一（世話人）

こども環境学会仙田満会長の講演は、30分という短時間だったが、子どもの安全に関わる問題を3段階でとらえ、どうしていったらよいか、また学会の役割は何か、という内容の濃い話だった。冒頭でクルマ社会の問題が指摘された。以下、講演の概要を示す。

1：都市部の子どもの安全を脅かすものはなにか

都市部の子どもたちにとって、一番大きな危険は自動車。80年前の調査では子どもは道・路地を遊び場にしていたが、今では追放された。60年代高度成長期に自動車が増え、歩行者との分離が都市計画上の基本とされてきたから。一方、オランダのボンエルフなど歩車共存の道路づくりで、クルマを低速にし信号機を撤去すれば事故が減少することや、15キロ以下または30台/時間以下の自動車通行ならそれが可能ということがわかっているが、日本の道路行政に影響を与えていない。戦後、日本の遊び空間は1/50に激減したが、原因のひとつは、遊び空間をつなぐ空間ネットワークが分断され、遊びのテリトリーが小さくなってしまったこと。安全な道の形成は子どもの遊びにとって非常に重要で、大人同士のコミュニケーションにも有利。

また、乳児の長時間のクルマ乗せ移動は脳への悪影響が大きいこと、高気密高断熱の家はアレルギーを発生させやすいこと、など、便利・高機能の社会が子どもに被害を与えていることも検討が必要。また、現代の子どもの遊び場は公園と学校がメインだが、そこも安全とはいえない。ポイントを押さえた対策が必要。

犯罪者による危険については、外部者が学校に入る件数は1999年には約1000件だったが2002年には約2000件となった。学校が地域に開放されるようになった背景もあり、今後は閉鎖する方向の例もあるが、健康や生涯学習の拠点は住民のものと考えてコミュニティースクールという位置づけにするとより安全になるという例もあり、その方向が望ましい。公園も危険視する親が増えているが、このままだと、子どもたちの居場所がなくなる。見守る人＝プレイリーダーがいればよい。役所職員・NPO・住民ボランティア等で、公園を支える。公園はフェンスを高くして守るものではない。

2：事故の発生過程

事故の発生プロセスは、3つの段階に分けられる。

第1は、利用者自身の問題。子どもは、ふざける、いたずらをする、かけまわる、悪意なく突き飛ばすなどが絶えない。遊んでいてカバンやマフラーがひっかかると大事故になる。こうしたことはよく教え、こども自身に学習させることが必要。

第2に、学習させても無理な範囲は、子どもの行動が許容できるように空間や装置（遊具で言えば材料・構造・機構など）を変える必要がある。

第3は環境。教室の拭き掃除の時に転落したが、植え込みが救った例がある。

すべり台でのこども落下事故の場合、狭い場所に何人もが階段を登ってふざけるというのが第一、手すりが低いため転落するというのが第二、落ちた場所に石があり怪我をするのが第三。第三でも防ぐ方法がある。人自身→装置→環境、と繋がって事故がおきる。子どもの安全を確保するためには、3つの各段階に対策を施せば、3倍の安全性を保てる。

3：私たちはどうやって対策していくか

子どもにはまず大きな事故は自ら避ける能力を身につけさせてほしい。親だけでなく地域は、施設や行動の安全性をリスト化し、いつも見ている人の存在が必要。そのためには、事故や危険のデータを集積しフィードバックする必要があり、こども環境学会では、第三者に安全性を審査してもらうシステムを作っている。子どもたちに遊んでもらい、保育者・設計者などが議論することが重要。10年前に自分が設計した博物館（年間利用者50万人・敷地面積13ha）では、毎年1月に職員・設計者・施工者で安全委員会を開催、事故数減少に成功している。基準や法律も重要だが、大人が子どもたちの生活や行動に関心を持ち、暖かく成育を見守ることが大事。

また、テレビや携帯など電子技術の発達が、子どもたちの運動能力・環境認知能力の成長に大きく悪影響を与えている。どんな影響かを実証する実験が間に合わないので、予防的なことも発信していきたい。

少子社会は高齢化社会でもある。私も含め60代は元気だから、子どもの成育環境を安全や健康面で支援できるようにしたい。そういう組織を作ることも学会のテーマ。今回、国内外の応援者・支援者で議論され、行動計画を作成するので、よい議論を期待する。

（埼玉県朝霞市在住）

イアン・ロバーツさんの基調講演「子どもと交通戦争」報告

今井博之

●交通事故と戦争は共通点がある

自動車の交通量は増加の一途をたどり続けており、交通事故による死者数をみると、1991年には10万人あたり4.4人だったのが、今や22.3人で、5倍以上に増えています。今回のタイトルに「交通戦争」という言葉を使ったのは、交通事故は次の点で戦争と同じ様相を持っているからです。

(1) 死傷という被害の規模が大きい（世界全体では、毎日約3000人が道路交通事故で死亡している）。

(2) 死傷によって遺族などがこうむる被害、また、大気汚染や運動不足によってこうむる健康被害などの間接的被害を合わせると、膨大な被害となる。

(3)「プロパガンダ」が大きな意味を持っている点。交通戦争においては、問題の大きさを意図的に無視し続けること、また、「被害者にも責任がある」「交通安全教育が問題解決に有効である」と思わせるようなプロパガンダがはられており、そういう意味で戦時下の思想統制と共通している。

●重要性が無視され続けている

交通事故は、人々の健康を害する大きな原因として、公衆衛生上の大きな問題の一つであるにもかかわらず、それ相応の対応がとられておらず、問題は無視され続けてきました。公衆衛生分野では疾病の重要性を比較検討する際に、障害調整生命年数DALY（Disability Adjusted Life Year）という単位がよく用いられます。ある疾患の健康にたいする影響は、死亡したか否かだけではなく、後遺症などによって健全な生活を営むことができないという状態も考慮する必要があり、それらすべてを包含した悪影響を合算した指標として、DALY損失が用いられます。

各疾病ごとにDALY損失を計算すると、交通事故は上位に位置しますが、にもかかわらずその対策にあてられる予算は、あまりにもわずかです。たとえば、「支出」÷「DALY損失」でみると、HIV感染症では26.2であるのに対して、道路交通事故では0.4と極端に少ない。また、無作為比較対照研究でみても、「研究対象人数」÷「DALY損失」でみると、ガンでは16.66であるのに対し、外傷（事故）では0.05と極めて少ないことがわかります。このように、交通事故に対しては、その問題の大きさに比較して、予防対策に支出される費用も、また、予防に必要な研究にも、不釣合いに少ない労力しか払われていません。これが、問題を無視し続けてきたというゆえんの一つです。

●衝突したときの速度の検証は重要

交通事故では、被害者にも責任があると思わされ続けてきました。特に、子どもの事故でそれは顕著です。時速50kmの道路で子どもがはねられたとき、ドライバーが「時速40kmで走っていたが、子どもが飛び出したので避けられなかった」と主張すると、多くの場合、これで一件落着します。しかし、その道路でクルマの走行速度を調査したところ、平均走行速度は58kmで、調査結果を統計処理すると、時速40km以下で走行するクルマの出現率は0.8％と計算されました。つまり、時速40kmで走っていたという主張は、事実でないという可能性が99.2％であるということを意味しているのです。

この、わずか10km～20kmの速度超過が意味していることは、非常に重大です。クルマとの衝突事故で、歩行者が死亡したり重傷を負う確率は、クルマの速度と大きな関係があります。時速30kmでの衝突なら死亡する確率は5％であるのに対し、時速が30kmを超えると死亡率が急に高くなってゆくからです。

●安全運転教育は、事故を増やして「有害」

「交通安全教育が問題解決の答えである」というプロパガンダは今も続いています。しかし、実際には交通安全教育は無効であるというデータが多く、むしろ最新の研究では、有害であるという結論に達しています。

一例として、英国交通安全教育研究所が、高校生を対象にクルマの安全運転についての教習の有効性を証明するために、比較研究を行いました。教習を実施する高校と実施しない高校とをランダムに振り分け、対象比較研究を行いましたが、両者になんの差もなし、つまり、有効性なしという結果でした。

また、私たちは、これまでに世界で行われてきた交通安全教育に関する質の高い研究を収集し、それらを総合的に判断するメタ・アナリシスという統計手法を用いて分析を行いました。研究の多くは「無効」もしくは「有害」という結果でした。たとえば、1983年に米国で行われた研究では、高校生に安全運転教習を72時間、24時間、ゼロ時間、行うという3つの群に分けて比較を行ったものですが、教習を受けた群は受けなかった群に比べ

て運転免許を取得する者が有意に増え、さらに、教習時間が72時間の群がその後の衝突事故の割合が高かった、という結果を示しました。つまり、教習によってかえって免許取得者が増加し、事故を起こす者の割合が増えたのです。こうした多くの研究を客観的かつ統計的に分析した結果、「安全運転教育を受けた者」が衝突事故を起こす率は、「教育を受けなかった者」より、相対危険度で1.12倍高い、つまり「安全運転教育は有害である」というのが今日の最新の結論となっています。

交通事故をなくすには、①自動車交通量を減らす ②事故を起こさない仕組みの道路網整備 ③歩行者に安全なクルマの開発 ④法律遵守 ⑤事故後の対策 などが課題です。

●石油戦争の元凶でもあるクルマ依存からの脱却を

米国ではクルマによって消費される石油の割合が、国内の石油消費全体の68％に達しています。石油を安定的に調達できるか否かは米国にとって死活問題であり、石油をめぐっての覇権争いが、今日の中東での戦争に関与していることは明らかです。その意味でも、まさに「戦争」なのです。クルマへの過度の依存から脱却しなければなりません。

私たちは、今の交通状況に決して満足はしていません。多くの人々が、その怒りや不満を声に出すべきです。私が強調したいのは、“Reclaim the streets” (reclaimとは、再生して取り戻すという意味の動詞) です。道を、住民のための道、こどもたちが遊べるような本来の道に再生・復活させて、取り戻そうではありませんか。

〈以下は、国際シンポジウムでの発言から〉

国際的に、交通事故は今後ますます重大な健康問題になると推定されています。WHOの統計によれば、1990年に事故死は死因の第9位でしたが、2020年には第6位に浮上し、また、DALY損失では1990年の第9位から2020年には第3位に急浮上するとされてます (WHOの推定)。こうした事故 (外傷) のうち、世界全体で見れば交通事故が25％を占めており、今後の世界全体にもたらす疾病負荷として極めて重要なものとなってきます。特に発展途上国での交通事故の急増は最大の懸念であり、先進工業国から開発途上国に対しての、交通事故を予防するための援助が開始されています。しかし、そのために創られたGRSP (世界道路安全パートナーシップ) という組織は、発展途上国に対しても交通安全教育に力を入れており、これまで先進国が犯してきた同じ過ちを繰り返そうとしているのです。

日本では、急速なモータリゼーションの中で道路がつぎつぎとクルマ優先に変えられ、子どもたちの遊び場を奪ってしまいました。現在、急速にクルマ社会に変化してゆこうとしているアジア諸国などに対して、日本は自国の反省をふまえて、「住民のための道」を残してゆくという方策をこそ、援助すべきでしょう。

*

(今井より補足)

アジア諸国は交通事故の問題よりも経済発展を重視していますが、アジアン・ハイウェーなどは、事故死傷者数を増やすことはあっても決して利益にはならないであろうという意見もあります。しかし、ロバーツさんの発言に対し、WHOのスーザン・メルカドさんは、「安全な水・最低限の衛生・栄養問題・教育など最低限度の水準が行き渡っていない状況が優先課題で、交通事故の問題まで手が回らない」と語り、パキスタンのモアザム・アリさんは、「パキスタンでは交通事故の問題が公衆衛生の問題だという認識にまで至っていない」と答えました。アジアでの今後のクルマ社会の進行とそれによる命の損失等の増加が気にかかります。 (京都府京都市在住)

《イアン・ロバーツ教授 (Dr. Ian Roberts) について》

衛生・熱帯医学大学院ロンドン校 (London School of Hygiene and Tropical Medicine) で疫学の教授を務めている。この大学院は世界で最初に開設された数少ない公衆衛生大学院のひとつで、ハーバード大学やジョンズ・ホプキンス大学に並ぶ由緒と権威のある大学院。世界規模で進められているコクラン・レビューの外傷部門の責任者の一人でもある。頭部外傷の治療にステロイドが有害であることを立証した論文をはじめ、外傷予防に関する数々の研究で知られている。公衆衛生を専攻する前は小児科医であり、子どもの交通事故予防に関しては特に造詣が深く、国際外傷防止学会でも論客として知られている。

アピール活動のようす

藤本真一（世話人）

23日、大会イベントの昼休みに、中庭でアピールを実施しました。子どもとクルマ社会の問題の概要をパネルに凝縮して説明。また、子どもの知覚において、クルマの存在がいかに危険か、ということを、三輪車や体験メガネによって実演説明しました。スピーチと実演は山室真澄さんが中心に担ってくださり、世話人がサポートしました。10分弱でしたが、山室さんのわかりやすい熱演に、学会参加者も注目し理解も深まり、その後に私たちのブースでの交流・書籍購入も進みました。鈴木さんは滅煙倶楽部としてたばこ問題のパネルを展示しつつ、本会の活動にも協力をしてくれました。

山室さんはじめ皆様、お疲れ様でした。

三輪車に乗ってこどもの視野体験メガネをかけて説明する山室さん。車に見立てた段ボールを持つのは杉田久美子さん。

分科会「こどもが事故にあわないまちづくり」の報告

足立礼子（世話人）

仙田満さん、イアン・ロバーツさんの問題提起を受ける形で、日本の現状や対策が、80分間話し合われました。コーディネーターは木下勇さん（千葉大学教授・工学博士）が務めました。

はじめに、足立が「クルマ社会とこどもアンケート」から、交通環境の現状などを伝え、その後、次の方々からの問題提起がありました。

★今井博之さん（小児科医師・本会会員）より

デンマークでは1978年以来、自動車の走行時速を15km以下に制限した居住区を広げ、歩行者の交通事故を大幅に減らした。生活道路の走行時速を30km以下に制限する対策は、ヨーロッパ各地に広がっており、オランダでは生活道路の50％、ドイツのボン市では80％に及んでいる。家のそばに交通量の多い道路があると、こどもが外で遊ぶことも減る。遊び場が「公園だけ」の場合と、「公園と道の両方がある」場合とを比べると、後者のほうが遊びの種類が豊かであったという報告もある。今のこどもはクルマ社会の中で育ち、そのことに慣れつつある。今生活環境を改善していかないと、外遊びの重要性などが認識されなくなり、大変なことになる。

★森若峰存さん（国土交通省道路局地方道・環境課、道路安全対策室、課長補佐）より

日本の歩行環境は、歩道がない、歩道の切り下げが多いなど、確かに問題が多い。最近は省内でも、例えばガードレールは歩行者の安全のためというより自動車が安心してスピードを出せるためのものではないか、などの疑問も挙がっている。

安心して歩けるまちづくり対策として、大きな道路に囲まれた500m四方程度の居住区を歩行者優先にした「くらしの道ゾーン」建設を進めており、現在49ヵ所に作った。

近年は、こどもの事故は減り、高齢者の事故が増えている。2050年にはこども（0～14歳）の事故が100人あたり9人に対し、高齢者は28人になるという予測もあり、省内では、高齢者事故のほうが重要視されている。

★反町吉秀さん（青森県東地方健康福祉こどもセンター青森保健所保健医長）より

WHO（世界保健機関）では、1989年から、事故予防のための、関係部門・職種を超えた包括的プログラムの実践活動を行い、実践地域では交通外傷が28％減った。こどもの交通事故死が世界一低いスウェーデンでは、科学的根拠に基づく交通外傷予防戦略として「交通弱者とクルマの分離」「市街地における徹底したスピード制限」「飲酒運転の防止」の3つの柱を立てて取り組んできた。事故予防には、科学的で総合的な対策が第一。交通安全

教育は事故予防に役立たないというデータは数多くある。

★寺内義典さん（国士舘大学助教授、工学博士）より

幅員4m以下の狭い道では、こどもは道の中央を歩く、という調査報告がある。人の居住区では、クルマの抜け道をさせない、走行速度を落とすなどの対策をとり、家の近くでこどもが遊べる道を増やすことが必要。ただ、ある区域だけクルマを制限しても、その周辺にクルマが流れて危険が増す。ドライバー教育を含め、総合的な交通対策が必要。

★イアン・ロバーツさんより

交通事故のリスクを減らすとともに、「住むこと、暮らすことが楽しい」という視点に立ったまちのあり方を考えることも大切。

★意見交換

意見交換では、「くらしの道ゾーンが全国に49ヵ所というのは、取り組み姿勢が消極的すぎる」（今井さん）、「子どもより高齢者の事故が多いというが、こどもの方が生き残りやすいというだけで、脳障害等を負って生き続ける時間の長さを経済的損失としてみても、老人よりはるかに大きい。また、少子高齢化の進む中で、事故死傷者数だけで比較するのはおかしい」（山室さん）、と国土交通省の施策や考えについての批判が出ました。また、「地方のこどもは遠くから電車通学する。歩いて暮らせるまちづくりが必要」「人が意識を変え、地域を変えていかなければだめ」との発言もありました。

最後に、コーディネーターの木下さんが「かつて自動車を通さない道では、こどもが自由な発想で遊んでいた。くらしの道ゾーンはまだプラモデル的な試みということだが、それでは改善は進まない。国も市民もその気になれば、安全に歩けてこどもが遊べる道の復権はできる。皆が取り組む意識を持って、地域コミュニティーの再生を」と締めくくりました。

＊この分科会のコーディネーターを務めた木下勇さんが設立世話人となって、学会内に「こどもとコミュニティのための道研究会（略称“こ”み ち研究会）」（Reclaim the street for kids & community）ができました。さまざまな分野の学者や市民など40～50名（6月時点）が加わっています。電子メールによるメーリングリストでの意見交換が中心となります。参加希望の方は足立（電子メールreiada@gol.com）へご連絡ください。

基調講演に深い感銘

種村康子

「こどもの安全と健康のための環境」と題したこの大会に参加したのは、基調講演「こどもたちと路上戦争」のタイトルに惹かれたからです。

昨年設立されたこども環境学会は幅広い学問分野からさまざまな問題提起と環境改善の紹介をされている中で、「こどもとクルマ」が基調講演にとりあげられたことに深い感銘を覚えました。私達が、クルマ社会を問い直す活動を展開して10年。世の中の意識は少しづつ変わってきたとはいえ、子どもの成育についても「クルマにこだわり過ぎでは」とか「クルマの問題も確かに大事だけれど別の重要なテーマもある」と言われ続けていましたから、イアン・ロバーツ氏の講演の一言一言が心に沁みました。

・道路の交通事故に関する疫学は低・中所得国に拡がり、

世界中で毎日三千人死亡、三万人負傷、死亡原因のランキング9位から3位に、途上国は2位になるだろう。
・路上のケガや死亡は技術より政治的問題
・世界中のクルマ依存に一致団結して取り組まなければ、子ども達は不安定な未来に直面する。

分科会「こどもが事故にあわないまちづくり」では当会の足立さんがアンケートから問題提起、今井博之氏が「スウェーデンやオランダの事故防止対策」、国土交通省からは「くらしの道ゾーン」、会場からのコメントでは「子どもが事故にあわない道づくり」「WHOのセーフティコミュニケーション」等々、もっと詳しく聞きたいのに80分の枠。この分科会だけでも最低半日はほしかったです。

ポスターセッションと関係活動発表は同時間帯でしたが、山室さんがハリのある透る声のパフォーマンスで「路上の子どもの目線と行動」をアッピールされたときは、イアン・ロバーツ氏も強い関心を示されたように思いました。

参加してよかったです。心身共にめげていましたが、頭をやわらかくして、ちょっとだけ前に進みます。

（北海道札幌市在住）

こども環境学会に滅煙倶楽部（めつえんくらぶ）も参加

鈴木一之（本会団体会員・環境NGO 滅煙倶楽部代表）

こどもを育てる環境づくりを学者を中心に研究している「こども環境学会」の大会に、滅煙倶楽部も参加しました。当倶楽部が団体加盟している「クルマ社会を問い直す会」世話人の方から準備会に出席しませんかと、お誘いを受け、スケジュールが合う時に交互に出席して情報の共有を図ることが出来たのは幸いでした。

この学会はこどもを取り巻く環境を建築や土木工学の立場から研究している大学教授などが多く、「遊び」が大きなテーマになっています。

滅煙倶楽部は、今年のテーマ「こどもの安全と健康のための環境」に即して、タバコの害を中心にしたタバコ問題の国際条約や宣言についてのパネル展示を2日間行いました。「クルマ問題」については問い直す会に任せて、タバコ問題に専念しました。ポスター展示の他に「こどもの情報文化環境」分科会で、WHOの2003年5月31日の世界禁煙（無煙）デーのテーマ「映画、ファッションから喫煙 シーンを無くしましょう。行動を起こそう！」（原文：tobacco free film tobacco free fashion Action!）を紹介する文章原稿を配布。日本小児科学会も1999年に既に「テレビ放送中の喫煙場面の禁止」などの提言を発表している事を同文書で提示しました。「クルマ社会を問い直す会」も「滅煙倶楽部」も今回の参加は将来につながる有益な経験をしたのではないか思います。全体として非常にプラス思考の人々の集まりで、活動の新たな方向性を見いだせる可能性を感じた事は収穫でした。

ところで、大変盛況の国際シンポジウムであったが、後日の報告会で、ポスターセッションでの発表を申し込んでおきながら、無断欠席した人物が一人だけ居たことが報告された。レベルの高い研究も多く、学者と一般市民、NPOのコラボレーションを実現している学会なだけに、このような行為は相互の交流の機運に水を指す不見識さを指摘されても仕方がないだろう。一般的な学会ではこういったケースでは、一定期間の参加禁止などのペナルティが課せられる。こども環境学会でも、今後なんらかの罰則を設ける方向で検討する事になりました。

任意参加の市民運動では時々無責任な行動を取る人もいるが、一般社会への共感を得られない活動は市民運動そのものへの偏見を生むだけだという事実を、充分認識する必要があるでしょうね。（東京都足立区在住）

＊滅煙倶楽部はアーティストの立場から排ガスやタバコ問題など環境問題に関わる活動をしている環境NGOです。2005年中に名称変更の予定です。
http://office-amazon.cocolog-nifty.com/blog/

■関東地域の懇談会にご参加ください（毎月開催）《8/12、9/9、10/14、11/11、12/9》

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～5月には4～6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、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。

■横浜カーフリーデー企画にご協力ください《9／20～23》

2004年は9/23に開催した（38号P2で報告）カーフリーデーを、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。

■青木仁さん講演会『クルマのいらない町づくり』《11／13》

クルマ社会を問い直す会では『クルマのいらない町づくり』と題した講演会を企画しています。

講師の青木仁さんは、クルマが走りやすい道路を作る今の都市計画を批判し、自動車に頼らない町づくりを提唱しています。クルマ社会を問い直す運動においても、理論的な前進をもたらすものと期待されます。

日時：2005年11月13日（日）午後
場所：東京都江東区亀戸文化センターカメリア（予定）
JR総武線亀戸駅下車徒歩一分
資料代：500円

＊青木仁（あおき・ひとし）さん略歴
1952年東京・墨田区生まれ。東京大学大学院修士課程修了（中世ロマネスク建築史専攻）。建設省を経て、現在、東京電力（株）技術開発研究所主席研究員。
〈著書〉
『快適都市空間をつくる』（中公新書）『なぜ日本の街はちぐはぐなのか』（日本経済新聞社・品切れ）『日本型魅惑都市をつくる』（日本経済新聞社）

＊問い合わせ：清水真哉（世話人・別紙名簿参照）
詳細は次号でお知らせします。

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。

新WG紹介 IT活用ワーキンググループ

目的：会員の意見、主張などをインターネットを使って、よりタイムリーに世間に問う方法を検討する。従来から採用しているホームページについては、担当者の負担が増える可能性があるので、対象としない。ブログやメルマガなど、インターネットにアクセスできる会員なら誰でも書き込めるツールを中心に議論する。インターネットにアクセスできる会員限定。議論は山室の私的ホームページの掲示板で行うので、メールアドレスを持っていない会員でも参加は可能。参加希望者はメールかファックスで山室までご連絡下さい。（山室真澄）

連絡先：e-mail: aca23280@hkg.odn.ne.jp
fax:029-861-3766

■省庁交渉WG

正式の省庁交渉は2003年夏の環境省交渉以来行えていません。

2006年春を目途に国土交通省との交渉を行うことを目標に準備を進めたいと考えております。ご意見のある方は清水までお知らせ下さい。（清水真哉）

■路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG

路面電車を導入する上でいくつか隘路が明確になっております。代表的なものとして、独立採算では赤字が予想されること、道路幅員が狭く導入空間の確保が難しいことなどがあります。これらの問題が小さくて条件の良いところで積極的に導入の運動が行われるべきことは言うまでもありませんが、これらの問題がある条件の悪いところでも導入が必要で、その実現に向けた理論武装等が必要になっております。

採算性が悪いという問題については、長期的には都市計画に於いて居住のあり方そのものを「分散居住」から「TRAM沿線への集中居住」に誘導することが必要ですが、その実現を待たずに原理的に、「歩行交通、自転車交通、公共交通を安全に・必要に応じておこない得る」というシビルミニマムの確保（交通権の確保）がなされるべきという論理を強化して、その実現のためには税の投入が当たり前であるという「常識」を作ることが必要だろうと考えられます。ヨーロッパでは路面電車の建設費はもちろん運営費についても2割から8割の税等補助がなされるのが一般的です。

導入空間が確保できないという問題については、日本ではバスが走っている道路の大半が2車線しかない道路ですからこの問題はきわめて深刻です。長期的に都市の作り直し・道路構造の大幅変更が必要と考えられますが、すぐさま取り組むべきこととして、4車線道路については2車線の明け渡しを行うべきであるという「常識」を作ることが必要だろうと考えられます。

本WGは、メーリングリストを活動の場としております。現在登録メンバーは24人です。上記のような問題以外の様々な問題を含めて、都市内交通の充実を目指して、メーリングリスト上で情報交換・意見交換をしております。ご参加ください。（杉田正明sugita@ued.or.jp）

■議論誌WG

会報に載せられた意見について、より深い議論を誌上で毎月重ねていくWGです。

低迷しています。この辺で、記事を特定した議論を行なってみたいと思います。会報第36号「クルマ社会とケータイ社会（小宮山康朗さん）」への賛否議論・関連議論を募ります。

クルマ社会を問い直す人たちの中には、携帯電話やその他の「文明の利器」に批判的な方が少なからずいらっしゃるようです。逆にそれを耳障りに感じている方、クルマ問題とは別ではないかと思われる方も多そうです。

双方で論を交えてみませんか。400字詰め原稿用紙に横書きで、表題・氏名を含め4枚以内でご意見をお送り下さい（別紙名簿参照）。原文をコピーするため、手書きの場合は楷書で濃くお書き下さい。印字されたものでもかまいません。毎月20日締め切り、翌月1日発行です。

次号の会報には、その議論の模様をご報告できればと思います。特定記事以外に関するご投稿ももちろんどうぞ。（藤田亜津子）

■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。

＊警察庁等で自転車の車道走行を規制する法案が準備されているという情報があります。自転車を歩道に追い上げ、歩行者の脅威になっている現状を追認する法案になるかもしれません。自転車利用者の声を上げていく必要があります。（冨田悦哉）

■交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG

クルマ後進国（?!）の中国等で、クルマ災害の犠牲者が、年間、数万人出ていると聞き、心が痛みます。又、日本国内でも、あいも変らず、野放しの走る凶器、クルマによる犠牲者が一向になくなりません。生活の手段である経済の優先でなく、人命優先の立場に立って、クルマ災害ゼロを目指して、①ドライバーのマナーに頼らない交通環境の整備（市街地30kゾーン、歩車分離信号化、スピード抑制のハンプ設置やクランク道路化、ナビ利用の交通誘導化、無灯火、暗い灯火の車の停止装置装備等…）、又、②加害者の免許永久はく奪、終身刑も検討、を国連に提議できないものかと思います。（伊藤晃）

以下のWGもあります。

■仕事とクルマWG（水野玲子）
■クルマなし子育てWG（藤本真一）
■車の広告の規制WG（松本秀勝）
■自動車の私的所有の放棄を宣言するWG（伊藤篤）
■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）

＊活動停止のお知らせ

■交通平和プロジェクト（交通安全施策研究WG）

この度、一身上の理由により、新年度から、当WGの活動を停止させていただきたいと思い、この場を借りましてご挨拶申し上げます。小生としましては、会報第16号（1999年6月）22頁に掲げた当WG設立の趣旨に沿った運営を目指してまいりましたが、それが後の当会会員の皆様の主たるニーズに必ずしも添えませんでしたこと、そして小生自身が会の活動にあまり時間を割けなくなりましたことにより、小生主宰としてのWG活動は、とりあえず閉鎖させていただきたいと思います。

なお、WG活動中に紹介させていただきました『交通安全学』の講読についてですが、レジュメならびに批判的検討についての議論をご希望の方は、今後も当会の事業とは別に、個別に対応させていただきたく存じますので、当方にご一報いただけましたら非常に幸いです。突然のお願いにて誠に恐縮ですが、何卒ご理解いただきますよう、お願い申し上げます。（齊藤基雄）

ご案内

■クルマ社会を問い直す会有志メーリングリスト
杉田正明

クルマ社会を問い直す会は全国組織で、会員間の情報・問題認識の共有および意見交換は基本的に会報を通じて行われています。しかしそれだけではきわめて不十分、まどろっこしいといわざるを得ません。

本メーリングリストは、インターネットを使える人だけでも、即座に情報・意見の交換が出来るメーリングリストを通じて交流しようではないかという声に基づいて、有志リストとして開設されました。現在の登録メンバーは32人です。

本会は発足後10年を経過しました。私的見解ですが、クルマ社会を変えていくためには、本会は世の中に対して、明確で具体的な政策をアッピールしていくこと期待されていると思います。本会の会員になった方も、問題認識の共有にとどまらず、解決策の共有、それに基づく行政への会としての働きかけを期待されて参加された方がほとんどだろうと思います。

これも私的見解ですが、本メーリングリスト上で、問い直す会として何を世の中に対して提案していくべきか、議論しませんか。基本理念、基本戦略。実現が容易ではないが根源的な施策、実現可能性の高い当面の施策。国が行うべき施策、自治体が行うべき施策。交通事故を減らす施策、環境汚染を減らす施策、安全で快適な歩行・自転車交通・公共交通それぞれのための施策、等等。これらを整理しつつ皆さんで議論しませんか。

現在、当会のホームページをあけても、当会の具体的な政策提案がクリアで整理された形では読むことが出来ません。問い直す会とは何を主張している組織なのか、よくわからないと思います。その「不備」を埋めることに貢献することを目指して交流が出来たらよいと考えます。

また以上の私的見解以外の問題も含めて交流を深めたいと考えます。ご参加ください。

なお、本MLでの情報・意見で会員全体にお伝えしたいことがまとまりましたら、会報に載せていきたいと思います。

参加希望者はsugita@ued.or.jp宛にメールをください。

＊

★世話人会より「メーリングリスト」について

「クルマ社会を問い直す会でメーリングリスト（以下ML）を積極的に利用したほうがよい、という提案を一部の会員の方からいただいています。

パソコンの電子メールを日常的に使う方は増えていますが、一方で、使えない方や使わない方も多くおられます。MLには、情報や意見交換の速報性・効率性などの利点がありますが、物理的に参加できない方もおられることから、会として公式にMLを運営することには問題があると考えています。したがって、杉田正明さんが設置しておられる有志MLは、会（世話人会）としての運営ではない点をご理解ください。また、MLに加わる方には、有益な情報を会報に投稿紹介するなど、参加できない人との溝を埋める努力をお願いできれば幸いです。

電子メールを使う方も使わない方も、FAXや郵便も活用して、意見や情報を世話人に積極的に発信をお願いします。お待ちしています。

※メーリングリスト：一般的な電子メールは手紙やFAXのように一対一の連絡手段ですが、メーリングリストは、そこに登録したすべてのメンバーが互いの発信を共有できるシステムです。電子メールを使うには、インターネットに接続できるパソコン環境か、メール対応の携帯電話などが必要です。（文責：事務局／藤本）

投稿　廃線は敗戦にあらず　藤田亜津子

「NOT EXPRESS」。車体に大きくそう書いて能登路を走っていた能登線が廃線になった。一転して県内は北陸新幹線の着工に沸いている。新幹線は鉄道でありながら、その属性はクルマや航空機と同じだから、クルマ社会の人々に支持されるのだろう。新幹線が開通すれば、私も20周年総会には行きやすくなるかもしれないが、在来線のさらなる駆逐とひきかえにやってくる新幹線など、どうして歓迎できようか。鉄道は何よりも、クルマに頼らない生活を支えるためのものでなければ。

のと鉄道の廃線は、行政側の作意に幾重にも包囲されていて、民主主義が機能しない地域に横行する理不尽さを見せつけられた思いがした。このような閉鎖的な地域で異を唱え、運動を持続していこうとする人たちのエネルギーは、並大抵のものではないだろう。

選挙の開票時の、市町村別の集計結果はいつも興味深い。体制側が常に圧倒的多数の票を獲得している郡部の村で、それでもわずか数人の人たちが、毅然と抵抗しているのを見かけるからだ。その8とか7という数字を見つめていると、この人たちはどんな強い意志を持って、自らの尊い一票を行使したのだろうと、胸がいっぱいになってくる。少数者は決して弱者などではない。強いからこそ少数者でいられるのだと、改めて思う。

この会の中にも、そんな境遇にお住まいの方がいらっしゃるのではないでしょうか。地元でともに活動できる仲間がいる人たちは恵まれています。思いをどんどん形にしていけます。しかし、それをしたくてもできない人たちが——意思表明することさえ憚らねばならない人たちが、クルマがなくては市民運動もできない現実に阻まれている人たちが——日本の各地にいらっしゃるのではと、私は思っています。

もっと会員相互の交流の機会をつくっていくために、東京地区で行われている月例懇談会を各地に拡大していければとも思いますが、その場合もやはり、公共交通が不便な地域に住んでいらっしゃる方ほど、機会が配分されません。皆で考え合っていかなければならない問題だと思います。

それでも私は、仲間がいなくても頑張っていらっしゃる人たちが灯す灯火は、そこが暗闇の中であればあるほど、ひときわ存在感を放って周囲を照らし出していくことを信じます。そんな方々に心から声援を送ります。今すぐ目に見える成果は得られなくとも、歩いたり自転車に乗ったり公共交通を利用したりする生活を、日々実践していくことが、脱クルマ社会への最も地道で確かな運動方法だと、私は思うからです。　（石川県金沢市在住）

投稿　5月21日 創立10周年総会に参加しました　木村孝子

この会の会員となって6年になります。毎回総会に出ています。

「クルマ優先でなく人優先の社会へ」「安全に道を歩きたい」……などなどのスローガンを持つこの会の主張は私の思いと同じで、全国で500人足らず、大きい組織とはいえませんが、この会の一人であることを誇りに思い、同じ思いの人々と、年に一回お会いできるのは、私の大きい喜びのひとつです。5月21日はカレンダーに大きいマルをつけてこの日を待ちました。くわしい報告は別にあると思いますが、一参加者の投稿として総会の様子などを書かせていただきたいと思います。

1時からの学習会ではクルマを少なくするための町づくりビジョン「LRTさっぽろ」の都市計画を推進している方からの展望・報告がありました。路面電車のさらなる普及ともいうべき画期的・意欲的計画です。講演後、次々質問も出ていました。

休憩後、3時からは参加者が4グループに分かれてのグループ討論。どのグループからも、歩くことの大切さ、交通事故が軽んじられているかにみえる今の世の中、限りある石油資源、温暖化防止などがまとめられました。

休憩後5時からは総会。東京から遠い地方の会員さんを励ますための、地方でのミーティングのもち方、そのための出張旅費の出し方や、交通事故によるクルマ社会の犠牲者の遺族の方々への寄り添い方、官公庁への申し入れや、又、鉄道の死亡事故はマスコミは大きくとり上げるが、年間一万人にものぼるクルマによる死亡事故のとり上げ方が少ないのは問題ではないかなど、活発な意見交換がありました。

7時からの食事をしながらの懇親会（同じ会場で）には、30名近くの参加がありました。クルマ社会を正そうとする思いを一人ひとり全員が述べました。

福祉コーディネーターの資格をとり、将来は歩行者のため、車いす利用者のため役にたつ仕事につきたい、今までのサラリーマン生活を打ち切り、新しく鉄道会社を起こしたいなどの若い人々の決意の発言、エアコンでもクルマでも、日本人はがまんが足りない、良き地球を子、孫に残すのは、我々の務め、クルマにいじめられている日々の生活の批判、山形市の優しいまちづくりの構想、など、次々と発言は続きました。

2000年、当時高専の学生であった息子さんがバイクで通学中、トラック事故にあい、亡くなりましたが、加害者の言い分が支持され、現場検証も十分されない検察側の態度に、息子さんの友人たちが中心になり、抗議を起こしています（7ページ右下の注、KENTO参照／会報担当）。机上理論でなく、現場検証をという、奈良地裁、大阪地裁、最高裁長官に向けてのハガキ戦術に対して、参加者全員が、ハガキを引き受け、協力支援することになり、出席されたお母さんを励まそうという温かく、又、この会としてあたり前の行動も実行されました。

本業をもちながらの世話人さんのせわ役は大変と思います。

会員は自分にできる協力を少しずつでもしながら今の「クルマ社会」のもつ諸問題を解決するべく向き合い、この会を盛り上げていきたいと思います。

私事ですが、加入して6年間、私がしばしばこの会について話題にするものですから、「行ってみたい」と、夫が今年は総会に参加してくれました。

夫はマイカーを持っていますが、私がいやがるものですから、よっぽどのことでない限り、クルマでは外出しません。この会の活動を、現代の社会生活の中で、多大に意義あるものだと感想を述べてくれました。

来年もお会いできることを楽しみにしています。

（茨城県竜ヶ崎市在住）

投稿　クルマを減速、かくて鉄道も減速　小林和彦

JR福知山線の事故により鉄道の速度違反と過密ダイヤの解消が叫ばれるようになっている。むろん私もその方向で行くことには異論はない。

しかし、鉄道に高速を強いた主要因は他でもない果てしないモータリゼーションの大波であり、単に鉄道企業体相互の競争意識だけが高速化を牽引したわけではない。

JRのローカル線も昔よりはだいぶスピードアップされているが、私が時々ローカル線に乗れば、並行する国道や県道を多数のクルマが列車を追い抜くほどのスピードで走るのを目にすることが多い。しかも列車の乗客は一両に数人で高齢者か高校生程度。これでは鉄道事業者が心を焦らせるのも当然である。

JR福知山線の事故での107人の犠牲者の数は多くて胸が痛むが、それでもクルマによる事故死者数は減少傾向にあるとはいえ、年間7000人（24時間以内）ほどにもなり、その多くが制限速度違反によるものであり、また制限速度以内でも事故を起こした場合は多くは人間を殺傷するのに不思議ない速度だからである。

JR西日本では列車速度を自動的に制御する装置（ATS）を早めに新設、更新するようだが、クルマの車体や道路にも同様の装置を取り付けるべきではないか。クルマの安全策といえば、車体自体を装甲車のように頑丈にしたり、シートベルト着用を義務付けることなどがなされているが、クルマの危険性の最大要因は何といっても一般市民には必要以上の高速性能にある。一般乗用車やトラックは公共交通機関や緊急車両以上のスピード性能を持つべきではない。福知山線の列車が100km以上の速度で走ったのが大事故の要因とされているが、クルマの場合はいかに高速道路とはいえ、一般乗用車がごく当然のように100kmを大幅に超える速度で走ることに異常性を指摘する声はないのか。

他の一般道路でも渋滞しない場合は制限速度を守るクルマの方が珍しく、かえって他のドライバーから「クルマの流れを乱している」と非難されるのが普通であり、速度違反は大きく人命にかかわるものでありながら、警察もきわめて“寛大”である。それゆえ道路交通法は「天下一のザル法」と言えるのだ。

鉄道での速度自動制御装置の設置と更新はまさしく急務である。それゆえクルマに対する速度自動制御装置の取り付けはそれ以上に急務ではないか。こうして自動車事故死者数は一挙に何千人も減少する可能性すらある。

※ 警察は人員不足を口実に速度違反に寛大なようだが、クルマへの速度自動制御装置の取り付けはクルマに常時警察官を同乗させるのに近くなり、警察官の人手不足を大いに解消することになると思われる。
※ 事故後、JR職員がゴルフや宴会に興じるなどの危機意識の欠如ぶりが大きな非難の的になっているが、毎週クルマの事故で平均100人以上死亡しているから“戦時下”同然なのに、無関心でいるのが大多数の一般市民であり、マスコミであり、行政であることをも問題とすべきであろう。

(2005年5月中旬現在　山形県山形市在住)

投稿　短文2題

冨田悦哉

私はこれまで会報の方へはあまり（全然？）投稿してこなかったのですが、総会でのグループ討論から思うところがあり、以下のような少量の短文をできるだけ毎号に投稿するようにしたいと考えています。
・1投稿200文字程度。
・日頃の所感・疑問・見聞した情報について。イメージとしては掲示板に近いです。
みなさんの力作である大投稿が並んでいて、ちょっとした投稿はしにくい感があるので、あえて「呼び水」的に短文を投稿してみようと考えています。少々「独り言」や「尻切れトンボ」であったりするかもしれませんが、そのような意図で行ないますのでご容赦ください。今回の投稿は次の2題です。

《歩道は誰のもの？》

「歩道」とは言うけれど、乗り上げ駐車で塞がれ、商店からの商品がはみ出し、自転車がそこのけと通る。そのうえ電柱サマがご丁寧にも真ん中に立っていたりする。このような現状を見越したかのように道路交通法には「歩道は歩行者専用」とは書いていないし、歩道上の駐停車を禁止していないように読めます。というよりは法律の甘さ（不備）が招いた当然の結果なのでしょうか。

《いよいよ「正式に」自転車排除？》

自転車利用者の安全確保の緊急避難的措置と称して、自転車の歩道通行が可とされて27年。警察庁が自転車の歩道通行を「正式化」する法案を準備中とのウワサを聞きました。これでいよいよ自転車は車道から排除され、本来の機能を果たす事なく「歩道での迷惑者」が確定するのでしょうか。この国の交通行政っていったい何か理念てあるの？　(東京都世田谷区在住)

＊短文投稿、皆さんもお気軽にお寄せください。
(会報担当)

投稿　楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその8
―喜んで引っ越すコンパクトシティ―

鈴木浩司（仮名）

理想を持つのは大切なことです。でも、理想だけでは逆効果です。たとえば、おなかの空いた狐さんに「あの木の上の葡萄を食べるとおいしいよ！」と教えても、手が届かなければ「あんな葡萄はまずいに決まっている！オイラ食べたいとは思わないね！」と吐き捨て、どこかへ行っちゃうでしょう……。認知的不協和とか心理的リアクタンスってやつです。「具体的な解決策の無い呼びかけは、人々を理想とは反対の方向へ連れ去ってしまう」ということを忘れないようにしたいものです。「理想だけを語っている」のは楽ですし、喋っているうちにいい気持ちになっちゃうので、なかなか難しいのですが。

「コンパクトシティ」という言葉を良く耳にするようになりました。でも、この美しい理想に「はいそうですか」と郊外の一戸建てを諦める人はあまりいません。「男児たるもの家を建てて一人前」と考える人は、スローガンごときで行動を変えるわけにはいかないのです。そういう人に、しつこく迫れば狐みたいになっちゃいます……。

ところで「コンパクトシティ」というカタカナはカッコよさげではありますが、今ひとつ分かり難いです。結

局、郊外に家を建てるのをやめ、昔から集落があったところに住めば良いってことですよね？　ここまで郊外化が進んでいる今の日本の町をコンパクトシティ化する具体的な方法なんてあるのでしょうか。

このところ自然災害が頻発して多くの家屋が被害を受けています。多くは「最近宅地化されたところ」で起こっています。災害にあうような土地に、先人は住んでこなかったのですから当たり前です。この事実にあんまり頓着せず、多くの方は土地を買い家を建てています。情報の入手の仕方を知らない、重要性を感じていない、建築士さんの知識がない、お金が掛かる、土地を売る方は都合の悪い情報を隠しておきたい……理由はいろいろです。とにかく、地盤や水害などの自然災害リスクなどちょっと調べるだけで分かるのですが、実行する方はそんなにいません（災害のたびに責任を問われる行政の方々に同情致します）。

以上から「自然災害のリスクの大小をババーンと示して、昔から集落があったところになるべく住んで頂く」という作戦を思いつきます。行政がハザードマップを出し始めていますが……この情報は個人の資産価値を大きく左右するので、きっとマイルドな表現に留まるでしょう（住むのに適さない軟弱地盤の農地を宅地に転用して売り出そうと考えている人は行政に因縁をつけるだろう、ということです。個人財産権の強い日本では行政は弱い立場だろう……と勝手に想像しています）。でも、NPOや株式会社なら、アグレッシブな表現を使ったり、情報を販売することも可能なんじゃないかなぁ……。私が家を建てるなら、本当のことを知りたいなぁ……。

「信頼に足る自然災害のリスク情報を集めるのが難しいのではないか」ですって？……そんなのとても簡単です。必要な情報は全て行政が持ってるからです。例えば地盤情報なら……道路、橋、下水道、パイプラインなどの構造物を造るときは都度、地質調査が行われます。小市民の家屋を造るときとは異なり、高価で精密な地質調査です。この調査結果は何年も役所の中に保管されていますので、開示請求（情報公開法）をして閲覧・複写すれば、手数料しか要りません。国交省、農水省、県、市等の全てに開示請求すれば縦割り行政がバラバラに持っているデータを一同に集めることができ、どこより精密な情報にすることだってできるかもしれません。

集めた情報をちょっと加工して「地震の液状化で傾いた家の写真」と一緒に見せたら、昔から集落があった土地に住む人が増えるのではないでしょうか。少なくとも、私が住宅保険屋さんなら是非とも知りたい情報だなぁ……などと思ったりします。いかがでしょう？　おしまい

（愛知県安城市在住）

投稿　CM考

谷村寛昭

最近気になったTVCM。場面は、由緒格式のある風雅な旅館の庭園といった風。池水あって緑樹を倒影し、青苔鮮やかに塵なき一隅に、女将と思しき麗質の女性が、貴顕を送迎すべくやおら一揖すると、奇怪にもクルマが姿を現す。ゆっくりと厳かに逍遙するかのように登場してやがて去る。15秒足らずのワンカットシーン。制作者（車メーカー）は人間ではない、意想外に車を将って庭園を周遊させる一点を見せどころにしているのだが、悲しいかな、私には笑えない。意表を衝いたつもりのブラックユーモアに只あきれ、かえって凌辱されたような不快な気分になる。

このCMに限らない。自然をカットバックにしたCM、例えば深山に分け入ったり海浜を疾駆する車のシーンは、夷気平心に見ても不自然な感を拭えない。本来、エコカーなどと称してどんなに性能を高めたところで、車は騒音や排気ガス、振動と無縁ではあり得ず、メーカーが好んで使うところの表現手法（イメージ）、清景、清気、森閑といった事象とは相容れない。まして、日本国土の許容量をはるかに超えてしまっている現況にあってはなおさらだが、「自然との共生」「人にやさしい」等、不当のキャッチフレーズを冠したCMは止むことなく、いまや完全に車ユーザーの常識的判断力、自制心を麻痺させてしまっている。その証拠に、日常生活の中で、「こんな処にまで」と半ば呆然とし、「せめてここだけは」と念じたくなるような所にまで車は強引に押し寄せてくる。路地裏の生活道然り、校庭然り、神社境内、山道、河原、砂浜、糸毫の罪悪感を抱くことなく傲然と乱入して憚らない。遊玩を目的とする車使用に対して、敢然として警鐘を発する者一人なき風潮を創り出してしまったもの、むしろ無謀不遜な運転を先導し煽り、且カッコイイものとし肯首させてしまったもの、逆説的に言えば、これもまた車CMの効能だろう。

私には、次に来るCMのストーリーを容易に想像できる。それは例えば舞台を屋久島にとり、縄文杉の根方に車を止めて樹陰に堕眠を貪る場面、あるいは中国臥竜山に登はんして、大熊猫を玩弄するシーンに相違なく、同様のCMは、見る程に我目を傷しめ、薬同様、車にも副作用のあることを覚らせまいとする佼智の映像表現に対する憤りの矛先は、車メーカーのみならずそれを無節にタレ流す放送局に向うを禁じ得ない。

もとより、放送局は民放局と雖も、その公共性あるが由に社会問題に敏にして詳報怠りなく、向来、幾度の車公害裁判においても、ニュースキャスターの言を借りて正論を吐いてきた。言わく「車社会を見直すべき時」「車の総量規制に乗り出す時期に来ている」と。その言説正鵠を得てオピニオンリーダーとしての面目躍如たるも、一方において、深刻化する自然環境悪化とは無縁の如く、むしろ自然環境保全に寄与しているかのような眩惑CMを何ら自制することなく漫放するは言行背馳甚しきにあらずや。

三十年前、放送局は挙って深夜放送を自粛したことがある。所謂石油ショックに起因して断行したもので、資源浪費を美徳とする風潮（頑夢）を覚醒せんと、その本然的使命を行動においても示したと言える（わずか一年足らずで止めてしまったのは笑止ではあったけれど）。即今、当時の気概を車問題において発揮できないのはなぜなのか。車に因るところの大気汚染や自然景観破壊、人命殺傷、精神棄損等々累々たる弊害は、石油ショック当時と比ぶるべくもなく、尚憂慮するに足らずと言うことなのだろうか。　（京都府相楽郡在住）

星に願いを

「短冊になんて書いたの？」
「サッカーがうまくなりますように」
「さっちゃんと毎日家の前で遊びたい」

あれ、おじさんが手をふっていくよ。
むこうの道を通るから仲良く遊んでねー、だって。
やさしいおじさんだねえ。

安心して気持ちよく暮らすために、社会の規則をふやしたり、きびしくしたり。
子どもが遊ぶ日や時間帯は、標識がなくても、クルマは別の道を通る世の中にならないかなあ。

お星さまお願い！
「世の中がゆったりとやさしくなりますように」

（イラスト・文／種村康子）

リポート 会の活動

春の交通安全運動への提言書を提出

中里俊之（世話人）

4月6日から15日まで実施された、全国春の交通安全運動に合わせて、今年も当会からの提言書を作成し、内閣府や各都道府県などの主催76団体に送付しました。原案は副代表の中里が作成しました。今回は直前に起きた仙台アーケード街トラック暴走事故を受けて、車輌侵入規制区域の拡大や、IT技術の活用によるクルマの速度規制、自動停止機構の導入などを重点項目としています。

8団体からご返答をいただきました。すべて都道府県庁からで、いただいた自治体名は次のとおりです。
神奈川県、福井県、石川県、富山県、長崎県、長野県、東京都、福島県

一部を最後に紹介します。

交通安全運動への提言

2005年 春の交通安全運動　主催各団体　御中

2005年 4月 6日
クルマ社会を問い直す会
代表 三田直水

子ども・お年寄りの視点で 安全なまちづくり運動への転換を

私たちクルマ社会を問い直す会は、今日のクルマ優先社会のもとで引き起こされる様々な問題、とりわけ、欧米諸国と比べても
多発しているクルマ対歩行者・自転車事故の犠牲者が後を絶たない現状を深く憂慮しています。24時間以内の事故死者は昨年初めて8000人を割り込みましたが、依然として阪神大震災をも上回る犠牲者が出ており、真に安全な暮らしの実現のために、春の交通安全運動に対して提言をさせていただきます。

子ども・お年寄りは真に安全な 交通環境の整備を求めています。

近年、高齢ドライバーによる事故は増加の一途をたどり、歩行中における高齢者や子どもの事故も依然として後を絶ちません。最近では大型車による欠陥や整備不良、過積載などが原因のタイヤ脱落事故も歩行者にとって大きな脅威です。「あんしん歩行エリア」指定や歩車分離信号の設置も推進されていますが、高齢者や子どもに対しては依然として、「クルマの都合に従う」形の旧来の安全教育を施すことが優先されています。また、クルマへの依存度を下げる役割を持つ公共交通網の衰退が、全国各地で深刻化しており、高齢者などにも運転行為を強制する要因ともなる公共施設の郊外移転にも歯止めがかかっていません。交通安全運動はこうしたクルマ優先の交通体系・社会システムを検証する機会にするべきだと私たちは考えます。

以下、具体的な要望を記します。貴省庁・貴団体だけでは実現が困難な部分もあるかもしれませんが、効果的な事故防止に向けて関係団体同士が連携して取り組まれるよう、要望いたします。

【重点要望1】　安全な交通システム・まちづくり形成を最重要視した運動に変えて下さい。

日本は、交通事故の中での対歩行者、対自転車事故の割合が、諸外国に比べて依然として高い状況です。こうした事故の多くはこれまで歩行者側の不注意が主な原因と言われてきました。

しかし、近年の飲酒運転問題に代表されるドライバー側の原因や、カーナビの発達による生活道路の際限ない抜け道利用、クルマが頻繁に歩道を横断する構造になっているコンビニ等小型店舗の駐車場など、まちづくり、道路構造面に起因する事故や、タイヤ脱落事故など危険現象が多発している現状では、どんなに歩行者側に教育を施したり、夜光反射材の普及を進めても大幅な改善を望むことは困難です。

先日、仙台市内でトラックが商店街のアーケード内を暴走し、多数の死傷者が出る事件がありましたが、アー

ケード内に限らず、歩行者・自転車は日常的に危険にさらされています。車両侵入規制区域を拡大するとともに、IT技術を活用して、生活道路や市街地では自動的に一定以上の速度を出せないようにし、通行禁止箇所に近づいた場合は自動的に停止する機構の開発・搭載を推進して下さい。

また先日、最高裁で私道上への路上駐車禁止を命じる判決がありましたが、私道どころか公道上や歩道上を車庫代わりにしているクルマが目立ちます。歩道上を通れないため、やむなく車道に出た歩行者・自転車が事故にあったり、横断時にも死角となるなど事故を誘発する原因ともなっています。駐車禁止区域の更なる拡大と車庫証明審査を厳格にして下さい。

今、必要なのは歩行者や自転車側への一方的教育の推進ではなく、クルマという、極めて強い殺傷力を持つものがいかに人と遭遇しないようにし、また遭遇した場合でもその危険性を抑制できる安全なまちづくり・道づくりの構築を今以上に推進することではないでしょうか。危険な道路環境でクルマにびくびくしながらの通行を余儀なくされている歩行者の状況は、例え事故がなくても危険な状態であることを関係団体は十分に認識するべきです。

交通安全運動はこうした脅威から歩行者・自転車を守り、真に安心して歩ける街、交通システムづくりを考える場とすべきです。

【重点要望2】　クルマに頼らなくても生活できるよう、公共交通の整備と、公共施設などの立地基準を見直して下さい

高齢ドライバーの数や事故は年々、増加の一途をたどっています。アクセルとブレーキを踏み間違えて、歩行者や沿道の建物への衝突も多数、起きています。地方都市を中心にスーパーなどの買い物場所や、病院・市町村役場などの公共施設、運動公園や日帰り浴場といったお年寄り同士の交流の場までもが、クルマ利用を前提とした郊外にさしたる規制・基準もなく移転され、体調面の危険を押して、自らハンドルをにぎらなければ、日常生活に支障をきたすという現状に大きな原因があると思われます。こうした、施設群の郊外への立地は十分な代替交通手段確保を条件とし（例えば駅から1キロ以上離れた場所には公共施設は立地しないなど）、確保されない場合は立地できないようにして下さい。運転免許が生活の必需品とならないよう、道路特定財源等を活用して良質な鉄道、路面電車、バスなどの公共交通網の整備を推進して条件を整えて下さい。そしてすべての運転者の免許更新時には運動能力・判断能力試験を課して下さい。公共交通で移動できることは、自立を施すことになり、高齢者だけでなく子どもの心身の発達にも重要です。クルマ依存度の高い地方では子どもの体力、忍耐力が年々、低下しているという調査結果もあります。

交通安全運動を、自動車の運転は様々な危険が伴うことを強くアピールし、基本的にはできるだけ自動車の運転をしないことを呼びかけ、また公共交通を利用した街づくりを考える機会として下さい。

【具体的要望項目】

以下に各種要望を述べます。交通安全運動をこれらに関する調査・検討・実施の機会にして下さい。

◆歩車分離

○「あんしん歩行エリア」の指定地域の更なる拡大（特に地方と通学路）
○地元自治会やPTA等による生活道路や通学路への車輌侵入規制の活動支援の強化、及び駐車取り締まり民間業者のこの分野への参入の促進
○歩道への違法駐車の取り締まり強化、及びこうした車輌の出入りにも使われる歩道の切り下げ舗装の原則廃止
○車道端に路上駐車対策も施した自転車レーンの設置を推進

◆自動車整備、事業所、メーカー対策

○整備不良車を増やす要因となっている、トラックなど事業用車両の法定点検緩和の再度見直し（3ヶ月→1ヶ月に）
○老朽車両の事故防止のため、事業用車両の使用は製造から10年までに限定
○悪質なリコール隠しをするメーカーに対し、行政処分を強化（一定期間、すべての車種の販売や広告を禁止）
○過積載取締りの強化と、過積載をすると、エンジンが始動しないセンサーの取り付けを義務付け

◆横断歩道と信号の安全化

○歩車分離信号の設置の更なる推進、及び設置交差点のスクランブル化
○横断歩道の手前の車道にハンプを設置、またはハンプ

上への横断歩道の設置による安全確保の推進
○上記の措置が困難な場所では、青信号とともに横断歩道の両側（車輌の手前）への遮断機の設置

◆自動車装飾品の規制強化
○歩行者に対して強い加害性を持つブルバー（グリルガード）の全面禁止
○運転時の視界を狭める車内へのマスコット人形設置の規制

◆飲酒運転・速度違反・職業運転者対策強化
○アルコール検知器及びスピードリミッターの全車両への搭載義務化を推進
○携帯電話を物理的に車内で使用できないよう、RFID等を用いたシステム面の対策を推進
○一般ドライバーに運転代行社利用の推奨だけでなく、公共交通への誘導を推進（割引チケット配布、夜間帯の利便性向上等）
○一部の運送会社で導入例がある、ICカード活用による連続長時間・長距離運転防止機能（デジタルタコグラフ）の普及を推進
○強行日程の長距離トラック、観光バスから鉄道利用への切り替えの推進

◆啓発関係
○ドライバーや歩行者に地元特産品や反射材を配布する運動から、トランジットモールや歩行者天国の社会実験の実施といった交通環境自体を改善する内容への転換
○自動車に比べて公共交通利用が利便性・安全性で優れることを伝える看板を、主要道沿いや高速道路の降り口に設置することを推進
○「ひやり地図」での啓発に加えて、歩行者に対しての良好な場所も書かれた「グリーンマップ」作成の推進

◆公共交通・まちづくり
○自動車使用量を減らすことを念頭においた鉄道・バスなどの利便性向上計画の策定
○列車内への自転車持ち込み制の拡大
○ロングシートをクロスシートに変えるなど、車内の座席の改良・空間づくりや駅などのバリアフリー化の推進
○新型路面電車LRTの整備の推進とそれと連動したトランジットモールの整備に向けた法改正の実施
○安易な鉄道の廃線を回避するため、路線運営を引き継ぐ新事業者の参入・支援を促進

◆事故後処理と対策
○ドライブレコーダーを全車両に設置を義務化
○飲酒運転でのひき逃げ事例に対し、証拠隠滅罪及び、危険運転致死傷罪の適用
○事故被害者とその家族に対して情報公開の徹底と、特に子どもの被害者への心のケアの充実

◆広告制限
○テレビや新聞等の広告内で、過剰な速度感で走行させるなど、違法行為につながる表現を禁止
○スポンサーの意向が報道姿勢に影響したり、広告内容が報道内容と矛盾したりしないよう民放ニュース番組のノースポンサー化の検討
○自動車の運転は事故面や環境面などで重大な加害性を伴うことを、車体やカタログ、広告に警告表示することを義務付け

●神奈川県からの返答（4月20日）

交通安全に関する貴重なご意見・ご提言をお寄せいただきありがとうございます。神奈川県では、交通事故件数、死傷者数ともに減少の傾向にありますが、それでもなお、年間で60000件を超える事故が発生し、300名近い尊い人命が失われていることは、憂慮すべき事態であると考えております。

このため、県民が安全で安心できる交通社会の形成に向けて、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす社会的・経済的損失等も勘案して、交通事故及びそれによる死傷者の根絶という究極の目標をめざし、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に対応した対策に取り組む必要があります。

こうした観点から、本県では、交通社会を構成する「人間」、「車両等」及びそれらが活動する場としての交通環境である「道路」という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、科学的な事故の調査・分析や、交通安全対策に関する効果評価・予測等を充実させ、その成果を踏まえて、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを県民の理解と協力のもとに実施するため、

交通安全対策基本法に基づき、「神奈川県交通安全計画」を策定し、その推進に努めております。

「神奈川県交通安全計画」の内容については、県のホームページ等でご紹介しておりますが、個々の具体的施策は、国、県、市町村、警察など関係機関・団体が、それぞれの立場から取り組むこととなっております。県といたしましても、交通安全を県民総ぐるみの運動として展開するため、神奈川県交通安全対策協議会等の場を通して、幅広い交通安全活動として推進しているほか、さまざまな機会を捉えて関係機関と緊密な連携をとり、交通安全計画における施策の実現に努めております。

今後とも、本県の交通安全の推進に一層のご協力をくださるようお願いいたします。なお、今回の回答について詳しいお問い合わせがある場合は、交通安全対策課副課長 田中（045-210-3551）が担当させていただいておりますことを申し添えます。

（神奈川県安全防災局交通安全対策課長　西村 昇）

●東京都からの回答（4月22日）

先日、三田様から「交通安全運動への提言」と題する交通安全に関する御提案を頂きまして有り難うございます。交通事故を防止するには、行政機関、民間関係団体が連携し、きめ細かい活動を通し、何よりも都民の皆様ひとりひとりの交通安全に関する正しい認識と実行によって成し遂げられるものと考えております。

東京都では、平成13年度から17年度までの5年間に取り組むべき交通安全施策を第7次東京都交通安全計画にとりまとめ、また、毎年度具体的に取り組むべき交通安全実施計画を作成し、交通安全に向けて取り組んでいるところでございます。

特に、安全計画では、平成17年度までに道路交通事故死者数を350人以下に抑えるという具体的数値目標を掲げ、平成15年度には初めて350人を割る320人、同16年度には303人と死者数が減少いたしました。
しかしながら、いまだ年間の交通事故数は8万件を超え、負傷者は9万人を超える状況で推移しています。

このため交通事故を減少させるべく、さまざまな分野で具体的施策を実施しております。

特に最近の交通事故の特徴は、高齢者、二輪車、自転車に関わる事故が多発していることから16年度実施計画ではこの3点を施策の重点項目にしております。

安全で快適なまちづくりとしては、都市の幹線道路の整備と併せてバリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全を確保していきます。また、幹線道路の整備においては、住宅地への通過交通の進入を防ぎ、快適で安全な歩行空間を確保するため、様々な対策を講じています。この他、高齢者を含む地域ぐるみの交通安全・教育実施や高齢者にやさしいバス導入、駅施設の整備などハード、ソフト両面に渡って人にやさしい交通安全の対策等を講じているところでございます。

都の施策は多岐に渡っておりますが、さらに工夫して対策を進めていく必要があります。三田様を始め、交通安全を願う多くの人々の意見や提案を施策の参考にさせていただきながら、誰もが安心して生活出来る交通安全対策を講じて参ります。

（東京都生活文化局総務部都民安全対策室長）

＊このほかの5県は、簡単なあいさつや交通安全運動のパンフレットのみでした。

■ 新入会員からのハガキメッセージ ■

●100km/時で走行していた車が急停止するのに要するのは約100m。一方鉄道は500m、ということは本質的に鉄道のほうが5倍危険である。しかし、事故で亡くなる人は鉄道500人（ほとんど酔払いか踏切の無謀横断、警察が断定しない自殺）、一方自動車は8000人ということは自動車が約16倍多い。鉄道が16×5＝80倍安全だというのは、免許制度とATSをはじめとする保安設備の充実にある。鉄道の安全確保に長らく携わってきた者の声である。トヨタは1兆円の利益をATSに！

（2005.04.15　大阪府茨木市　H.T.さん）

●「なぜこんなに車が多いのか」と日々疑問に思っておりました。もともと電車好きという性格もありますが。杉田さんの著作を読み、入会しました。未だ車は捨てられないでいますが、極力乗らない（とくに近場は）ようにしています。

（2005.06.25　兵庫県明石市　O.Y.さん）

2005年度総会へのメッセージ

総会出欠連絡はがきで寄せられた会員からのメッセージを到着順にご紹介します。私信の部分や連絡事項は省き、個人名など一部変えたほかは、できるだけ原文のまま入力しました。（入力：中里俊之）

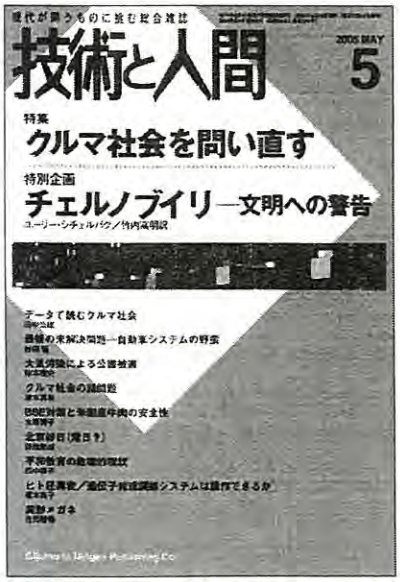
●414-1 いつもごくろうさまです。敬意を表します。この会について私がよく会話にのせるので、夫が総会に自分も出てみたいと申しております。参加させていただくかもしれません。よろしく。●415-7 トヨタ新社長の新聞記事に関するご投稿はそのとおりだと思います。世話人の方々はご苦労様です。●415-8 NO.39 規制緩和とトラック運送業、興味深く読みました。クルマ社会は弱肉強食…ですが「クルマ」にかかわる産業も弱肉強食…。その中でさらに規制緩和によって弱いところにシワ寄せが来る…。事故を起こすとドライバー個人の責任が強調されますが、事故が起きにくい制度をどうつくるか考えなければと思います。クルマ、トラック業界以外にも規制緩和の弊害は測り知れません。他団体とも力を合わせ、世論に訴えていきたいですね。●415-12 活動に参加できませんが、関心は引きつづき持っています。●415-13 この春だけでローカル鉄道が3路線も廃止されました。その一方で我こそが環境時代の乗り物と勝手にのさばっている低公害車をアピールするだけの万博。鉄道の再評価が進む世界の尺度から相当ずれているように思います。●416-3 他の総会にどうしても出なければなりません。すみませんが連続欠席です。会費、立派な会報もつくってくださっているので、2000円では足りないのでは？ 3000円くらいでもよいと思いますが。「クルマ社会を問い直す」必要は、人口減少社会に向かいますます重要だと思います。●416-7 会メンバーとしての活動に参加できていませんが、会の目標とするところに、できる限りの日常での活動を続けるつもりです。●416-9 やりたいこと ・身近な道路環境の具体的改善 ・道交法に歩行者、自転車優位を明記する ・道路構造令で歩道、路側帯の設置を厳密にする。歩行者がわりをくうような運用を排す。●416-10 日本は異常な「クルマ優先社会」であり、歩行者や交通弱者は常に肩身の狭い思いを余儀なくされています。せめてクルマと対等な関係、共存できる関係を構築していく必要があります。●416-11 クルマ社会を問い直す多数の意識を結集することが大切です。●416-12 多様性こそ未来への原動力。自由闊達な議論のできる雰囲気を忘れないでください。●416-15 会報を拝見するたびに、ますます発展していることがわかり、とてもうれしく思っております。●416-16 世話人の方々の御精励なお仕事には、常々感謝申し上げます。何一ツ、御返しが出来ませず恐縮して居ります。狂的な現在のクルマ社会を少しでも改善出来たらと願っています。特に高齢になればなる程、強く感じています。●416-17 クルマ社会に疑問を抱き、批判するのは当然のこと。しかし、それだけで一人だけ地域社会の中に埋没していてはクルマ社会を変える力にはならない。まずは地域社会の中で一人でも多くの共感者を得て、自治体や地域づくり運動の人たちにもわずかずつでも働きかけて行くことが大切だと思います。●416-18 この会が、代表人並びに世話人の方々の献身によって支えられていることに心から感謝いたします。●418-4 退会いたしますので交通犯罪WGへも連絡をよろしくお願い申し上げます。●418-7 初めまして。今年1月より入会いたしました。どうぞよろしくお願いします。私はとにかく、交通事故の加害者にはなりたくないので、現状ではクルマの免許を持ちません。私が免許持つとすれば 絶対に人をはねる心配のないクルマ が開発されたときでしょうか。でもこんな未来は無理でしょうか。今の世の中、交通事故が多すぎるのに人は皆、免許取りすぎです。何か変です…。● 418-11 いつも貴重な会報をお送り頂きまして、有難うございます。● 418-12 下記のことを広く、世間（国内外）にアピールしたいものと思います。・クルマが動物の生理に合わない凶器であること・クルマによる人災ゼロを目指して運転マナーに頼らない、道路、車の構造、法規の改善を進め、凶器化させなくする。●418-13 もう10年になるのですね。この10年間で、クルマをとりまく大状況は、ケータイやカーナビのおかげで、ますます歩行者にとって厳しいものとなっています。が一方では交通死亡事故加害者の重罰化が図られ、道路行政の面では改善に向かっている傾向もみられます。まだまだ人数が少ない会ですが、大きな流れをつくり出す原動力になるはずだと信じて、この先もやってゆきましょう。●419-6 クルマ社会を問い直す会も10周年にもなるのですね。あの頃の自分は夢と希望に胸をふくらませていたが、車はますます増えるばかり。私も3年前から体が弱くなりもうどうでもよくなって来たような気がします。これが人生なんですね。若い皆さん方がんばって下さい。●420-1 名前ばかりの会員で恐縮です。一度車に乗るとそれが当たり前になり何も感じなくなるのが恐いですね。もっと （解読不能） ある身体を動かして健康でいたいと思います。息子の （解読不能） 15年間ペーパードライバーです。夫は最近、必要に迫られ運転してい

ます。●420-6 会報いつもありがとうございます。でも読むものが他にもたくさんあり、必要にせまられないと目を通してないのが実情です。せめて会報だけでもきちんと読む会員をめざします。そのうち何か投稿もしたいと思います。●420-7 会費を納入するだけの会員で、心苦しく思っております。とめどなく進行する車社会を憂い、己れは自転車や徒歩をこよなく愛する、そうした生き方に努めております。●420-8 全国規模の活動が進み、毎回しっかりとしたコメントが流されていて、感心しています。私も福井の情報を届けたいと考えています。●421-1 最新号巻頭、最大手車メーカー新役員紹介挨拶記事への間髪を入れない批判行動、嬉しく、頼もしい最近の佳事でした。ますますの会の発展を期しましょう。●421-3 遠方のため&諸般の事情から、参加できず残念です。宜しくお願い致します。●421-4「クルマ社会を問い直す会」のご活動をなさっておられる方々の、志の高さにいつも感心しています。今年もいろいろ共感する記事や情報がたくさんありました。特に　人はなぜクルマをやめられないのだろう　という投稿記事は、日頃私がモヤモヤ感じていたことを、よくぞこれ程整理して書いてあると、胸のすく思いがしました。(65才の主婦)● 422-1 皆様、ここ2～3年位、休みますので（退会）宜しくお願いします。●422-2 活発な活動敬服いたします。クルマも、燃料電池車、ハイブリッドカーの普及のきざしなど新しい動きがあります。温暖化も含めて掘下げた議論を期待します。●422-4 6年前に分離信号にして欲しいと、市長に要望した時には、その意味も理解されていなかったのが、今は市内の交差点の一部が分離信号機にかわりました。あきらめないで運動していくことが変化につながることを実感しています。最後に世話人の皆様いつも本当にご苦労様です。●423-2 国も、地方も、気の遠くなるような赤字を抱えながらクルマの道づくりに巨大投資と環境破壊を続けるしくみ。後の世代のために何とか歯止めができないものかと思っています。(72才) ●425-1 自動車による大量殺人は相変わらず後を絶たないが、営利企業であるマスコミの対応はお粗末そのもの。自動車業界が権力を持っている国では当然の結果か?自動車の攻撃から身を守るためには自らも自動車に乗って武装するしかない。核戦略の原理はこの国では日常生活に生きている。●428-2「電車男」という本を読んだ。電車男はネット掲示板上の多くのアドバイス、声援を受け、本人の本来の良さもあり、2ヶ月の間に劇的な変化をとげた。当会が世間に対し、10年間アドバイスし続けているが、クルマ優先社会は一向に改まらない。まだアドバイスがたりないというのか。●428-3 持続可能で、自然と人間が調和した社会をつくるため努力しましょう。●428-4 もしかしたら、私は免許取らされるかもしれない…。もし、社長に「取れ」と言われたらどうしよう…。●428-5 野球中継で予定よりはやく終わったので、英国、仏国、ドイツでの路面電車の番組をやっていました。何年か前の番組の再放送であったようです。NHKでです。路面電車だけ走らすのではなく市街中心部は自動車禁止。見ごたえある、いい番組だなぁとうれしくなりました。番組になるほどには関心が出てきてるのかなとも思いました。●430-1 皆さんお世話になります。●430-3 会が発足して早や10年、相変わらず「会報に目を通す」だけの会員を続けています。マイカー通勤が当たり前の熊本に転勤して3年が経ちますが、意固地にバス通勤を続けています。昨年末から、天気の良い日は自転車通勤をしています。お金と時間の節約の上、健康にも良いと思っています。「クルマ依存体質」は、些細な事からでも改善できるような気がします。●430-4 私は、歩行者の目で街を見て、感じたことを提言したいと思い、昨年11月から市政モニターに参加しています。道路の安全、クルマの環境という面で提言を始めましたが、予想以上にクルマ優先の視点から施策がなされていることが分りました。任期は二年間ですが、終りましたら誌上に発表したいと思っています。(埼玉 MS) ●430-6 日曜日の9割、土曜日の7割休めるようになりました。今年は出席できそうです。うれしいな。●502-1 名古屋、愛知が今、日本で一番元気な地域だと喧伝されているが、現実はトヨタが豊かさを享受しているだけで、街もそこに暮らす市民も疲弊している。しかし、そのことに気づいている人はあまりにも少ない。破局を迎えるまでこの現実に甘んじなければならないとしたら、何て人間は愚かなんだろうと思う。●502-3 いつも内容の濃い会報をお送りいただきありがとうございます。丁寧に目を通すことができず、運動により積極的に参加することもできない幽霊会員ですが、クルマ社会に対する異議は常に持ち続けております。地方公務員をしておりますので、その視点から意見を発信できればと思っております。●504-1 的を得ない交通政策や行政のため、全国で悲惨な交通災害が頻発しています。このため皆の意識も、解決の道筋さえ分かれば、大きく動き出す時代になってきたと感じています。自治会や交通安全委員会、地元警察、学校や父兄、子供会、老人会などに解決の方向を提起して、協力者に「問い直す会」に入ってもらい、安心して歩ける街づくりを実現しましょう。クルマの危険なことを知ってもらいましょう。●504-2 会の活動10年を証査し、具体的な行動をどのように展開するか次のステップを考えましょう。●504-3 クルマ社会の日本、地方で鉄道を利用しないため、ここ1～2年の間にいくつもの地方鉄道が廃止、その方向になって

います。とても残念なことです。多くの人たちが少々不便でも車をすてて、公共交通機関を利用して旅や仕事をしてほしいと思います。●507-1 日常生活の課題が日々重く（一種の生活苦の持続です）、もり沢山の会報が読み切れない現状です。みな様のご活動ありがたく思っています。スローガンに少しだけ、世情を反映させたいと、しばし考えたのですが、思いつきませんでした（すみません）。総会に出られるかどうかわからないので、委任状送らせていただきます。●509-1 4月23日アースディーの一環として神戸でも自転車によるパレードを行いました。参加者40人余、今年は大震災10周年で長田区、兵庫区の震災モニュメントを巡りました。●509-2 42歳独身です。見合い、結婚相談所に行きましたが、女性って、なぜ車や運転免許の有無にこだわるのでしょうか。車と運転免許がないと一人前の男ではないのでしょうか。●511-1 老人ホームに勤めています。安全運転管理者もやっていて事あるごとに車の危険性、非人間性を職員に話します。20年ほど続けたマイカー通勤をやめて1年半。マイカーも一台売りました。足腰が強くなった46歳です。車がないと行けない行楽地には行きません。公共交通機関で行った方が、安心してビールが飲めますよ。わたしの生き方を周りの人に示して、一人でも多くの人が車社会の問題に気がついてくれればよいと思います。●511-2 都合により一時退会いたします。再び入会の際にはよろしくお願いします。この運動が国内で大きな流れになることを祈っています。まだこの会を知らない人達がたくさんいると思います。●511-3 分離信号の導入が進んでいます。これは良いことにちがいありませんが、「大型車等車の交通量が多く、歩行者が見落とされやすい交差点での右左折事故をなくす」という趣旨に沿った導入場所が選定されているかどうか非常に疑問です。むしろ歩行者が途切れず右左折車がたまりがちだった駅前等をスクランブル化しただけという場所が多い。クルマ側から物事を見る警察、公安の姿勢がとても気になります。●511-4 チラシ2面、“交通事故　たくさんの子どもたちの…”で、“数値は…1999年”となっています。お手数ですが新しい数値にしていただけたらと思います。また、追加していただきたい項目として、毎年大量の新車が製造され、一方大量に廃車-産廃問題-になっています。それにかかわるコストや環境への影響についても書き加えていただけたらと思います。●512-2 すみません。05年3月をもって退会いたします。貴会の発展を祈念しております。●513-1 私は車を運転しますので、車を運転されない会員の方の意見程は説得力がないと思います。先日来ガソリンが値上がりしておりました。私はもっと値上がりすれば良いのにと思っておりました。1リットルが200円や300円になればドライバーの皆様はお金を節約するためになるべく車をつかわないようにしようと思って近いところは歩いたりするようになるのではないでしょうか。無謀運転もへるのではないかしら。「ガソリンを値上げしよう」はスローガンにありましたか。●514-1 返信が遅れてすみません。何の活動もしない会員ですが、会員を継続することは、やはり関心はあると思っています。●514-3 テレビのコマーシャルは、今どこをまわしても「車」が占拠している。排ガスに犯され、人間のステータス、イコール、車のようにコントロールされている社会はくるっていると思う。方向転換しよう!●515-1 地理的事情もあり総会にはいつも欠席で申し訳ありません。投稿を中心に一会員として頑張りたいと思います。●515-2 踏切事故・福知山線と鉄道の安全についての風当たりが厳しくなっている一方、毎年その百倍にも上る自動車事故死者のことはこれほど騒がれません。きっと世間の感覚が麻痺しているのでしょう。私自身は近頃会費会員になってしまいあまり偉そうなことは言えませんが、会の活動を通じてこんな世間に警鐘を鳴らし続けていただきたいと願っています。●516-1 京都議定書の発効も、私達の活動を後押ししてくれると思います。クルマ社会の異常さを、しっかりと社会に問い続けていきましょう。●518-1 連絡が遅くなり、すみません。当日は福岡へ出張中のため欠席します。総会を大切にしようと思いつつ、なかなか行けなくて残念です。鉄道事故でにわかに高まっている交通安全への関心を、自動車を含めた交通体系・政策の方向へと向けたいものです。●518-2 10周年おめでとうございます。会の成果が着実にあらわれている10年であったと思います。しかし、まだまだ根本的なところでは、クルマ社会そのものが変わったという状況ではなく、今後更なる活動が必要であることもまた事実です。この節目に新たな気持ちで取り組んでいく必要があると思います。私自身も実際に行動することの重要性を感じております。●518-3 自宅の目の前の道路は、細いわりに交通量が多く、事故も多い場所でした。が、大型スーパーとマンションができて、分離信号が設置されました。●520-1 遅くなって申し訳ありません。●520-2 クルマ社会の問題を総合的に扱うという、本会設立時の野心にたちかえりましょう（一時期、歩行者vsクルマ、子どもvsクルマ…に特化しすぎました。この問題は勿論極めて大切ですが、人優先の社会という哲学・安心して歩く人格権・排ガスや騒音などの公害に侵されない生存権・公共交通や自転車を活かしたまちづくり…などを、幅広く扱いたいものです）。もっとも、一人ひとりが全てを総合的に扱うことは無理ですから、各員の得意分野でがんばって、会としてはその総合力を発揮できればと思います。

会・会員に関する報道・投稿記事

『技術と人間』2005年5月号「特集 クルマ社会を問い直す」



「株式会社技術と人間」より当会に、雑誌『技術と人間』でクルマ問題に関する特集を組むので、クルマ社会の問題全般について総括的な文を書くよう依頼があり、世話人の清水真哉が代表して執筆いたしました。また、「問い直す会」の紹介記事も書きました。会員の皆様にも是非ご購読下さるよう、お願い申し上げます。

なお清水以外に、本会初代代表の杉田聡さんも寄稿しておられます。

(特集の内容)
田中公雄 ― データで読むクルマ社会
杉田聡 ― 最後の未解決問題-自動車システムの野蛮
除本理史 ― 大気汚染による公害被害
清水真哉 ― クルマ社会の諸問題

＊定価税込893円
＊株式会社技術と人間
電話03－3260－9311　ファクス03－3260－9320

旧世話人・新地域活動連絡係よりのごあいさつ

代表をおりて
三田直水

「クルマ社会を問い直す会」10周年、おめでとうございます。

昨年から私事ですがいろいろなことが重なり、このたび代表を降りることにいたしました。

5年間代表を務めさせていただき、皆様には感謝しております。私自身力不足でご期待にそえることは出来ませんでしたが、会員の皆様、そして世話人のご協力やご支援によってここまでやらせていただくことが出来ました。ほんとうにありがとうございました。

また辞任するにあたり、幾人かの方からねぎらいのお手紙やお電話をいただき、とても嬉しく思いました。この場をお借りして、御礼申し上げます。

さてこの会が10年という年月を持続してこられたこと、これは誇るべきことと思います。その間、世話人の方々をはじめ、会員のみなさまの目に見えぬ影の力と情熱がなければここまでやってこられなかったと思っております。

いのちが軽んじられるこの時代においてクルマの影響力は大きく、そのことのもたらすデメリットを考えないわけにはいきません。クルマによる自然に対する破壊や倫理観の喪失は、人間社会を崩壊に導く大きな要因となっています。クルマによる暴力から人や自然を守るために私たちは闘っておりますが、これは未来に生きるいのちを守ることでもあります。私たちの心が渇くことがないよう、神経が麻痺していくことがないよう、今後も心ある人々との連係を深め、活動していきたいと願っております。

私はこの度代表を降りますが、今後は地方連絡係として活動していきたいと考えています。これからもみなさんとともに歩むつもりですので、よろしくお願いいたします。

(鳥取県鳥取市在住)

*

世話人から地域活動連絡係へ
杉田久美子

17年度は世話人を降りて、地域連絡係として活動します。世話人の役目など知らないままに、何かできることをしたいという気持ちから、引き受けて5年が過ぎました。世話人となった初めの頃に参加した省庁交渉や、総会の次の日に行った銀座での街頭アピール後の充実感が印象に残っています。銀座での行動は2年前からなくなり、省庁交渉も昨年はなく、こういった行動を楽しんでいた（これはストレス解消になっていたかも知れません）私としては寂しい限りでした。この5年で私は会に入った頃から比べて、世話人ゆえに気持ちの面で引きこもりとネット社会の袋小路に陥っていたように思います。

今年度、世話人を降りたのは、他のNPOの手伝いを頼まれて、両方は大変だと思ったのが直接の理由ですが、地域で実際的に何かしてみたい気持ちが強くなったことも関係しています。

今年の総会は交通事故や歩行者の安全の問題とは少し角度を変えて、「存続決定 !! 札幌市電と街づくり」と題して、吉岡宏高さん（まちづくりコーディネーター、札幌国際大学観光学部観光学科 専任講師　LRTさっぽろ代表）の講演がありました。そのために多数のLRT推進者の参加があり、盛会となり、世話人の木村利雄さんの強い要望で実現したグループ討論が活発になりました。又、遺族の方の参加もあり、この会の原点を思い起こす機会となりました。今回の総会でのグループ討論や懇親会で「お互いの抱えている問題や関心事は違っていい」という懐の深さが会に求められていること、そしてそれが会の活動を広げるのではないかと私は思いました。今年度は地域連絡係として、体重は重いけれど、軽やかに活動したいと思っています。　（千葉県松戸市在住）

*

世話人をおりて
川崎康宏

現在専門学校の非常勤講師とアルバイトをして生計をたてており、空いた時間でEM（有用微生物群）の培養をしたりしていますがパソコンに向かう時間がなかなか取れず1日が過ぎていきます。世話人の活動がなかなかできないし、東京に行くのも経済的時間的に大変です。道路交通における自動車の異常さをなんとか是正したい気持ちは強く持っています。道路を歩行者が安心して健康的に歩けるようにしたいと思っています。この気持ちは子供のときから持ち続けています。生活の中でできることを少しでもやって生きたいと思います。今後ともよろしくお願いします。　（岐阜県多治見市在住）

*

新地域活動連絡係として
林　裕之

このたび地域連絡係をさせていただくことになりましたので、車社会について意見を少しのべさせていただきたいと思います。

現在の車社会の問題の根底にあるのは、公共交通機関や自転車などで移動できる場合であっても、多くの人々が車を使うということであると思います。

確かに車はとても便利です。しかしその乱用は多くの生命を傷つけ、地球環境を大きく破壊しています。事故で、排気ガスで、そして道路建設で大きな犠牲が出ている現場を何度も目にしました。もうこのような現場は見たくありません。こうした異常な状況を改め、持続可能な未来社会を築くため努力していきたいと思います。

（山口県岩国市在住）

*

新地域活動連絡係として
露木ゆう子

がんばりますのでよろしくお願いします。

（神奈川県横浜市在住）

クルマ社会を問い直す会　会則

第1条（目的）本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条（会員）本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条（活動）本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1) 全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2) 各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3) 関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4) 会報の発行。

第4条（総会）本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条（役員）本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を努める。役員の選出は会員の互選による。

第6条（組織）事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条（会費）会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条（寄付）本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員の判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条（会計）年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条（改正）本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報　第1号』（1995年7月発行）に掲載され、施行されました。

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。

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。

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』―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～39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。

会計より　青木 勝

会員の皆様、会費をお振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。

5月25日現在、2005年度の会費納入者・団体は192個人・団体です。

年間の会費は、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。

事務局より　藤本真一

2005年度も事務局担当を担わせていただくことになりました。よろしくお願いします。杉田久美子さんは今後地域活動連絡係としてご尽力されるとのことで、お疲れ様でした。また代表が三田さんから古川さんに交代。ともに10年前の創立からのご尽力。新しい会の顔の古川さんをみんなで支えましょう。

世話人会の議論で、会所在地である東京事務所に一定の機能を持たせていくことになりました。会報・展示用パネル・資料などを集約、予定を入れておけばいつでも会議可能。当面月1回の月例ミーティングを続けますが、それ以外の日でも、お寄りになりたい場合には連絡ください。

決算・予算にあるように、会費は会報発行や活動経費で消え、世話人が会に使う時間は無償提供。作業を世話人で分散し成り立たせていますが今年度は9名と減少、会の維持のために協力いただける方はぜひお申し出ください。

世話人をやっていると、会員の方の想いが繋がっていると感じたときに一定のやりがいを感じますが、最低限のルールが守れていないと感じる場面もあります。受け取り側が困らないような発信や表現をお願いします。

総会のグループ討論には遺族の方のご参加がありました。クルマ問題を考えるとき、責任と、公平という言葉がキーワードになると、改めて感じました。責任をとるべき人が明確にならないと問題は解決されません。例えば交通事故の責任を運転者にだけ押し付けているから、事故は発生し続ける。また、ごく一部の被害者が大きな被害を受けて、大多数の人が恩恵を受ける、という構造がクルマ問題の本質だと思っています。大人全員が均等な被害と恩恵を受けるようなシステムなら許容できます。こども環境学会では響いてくださった方も多くいました。今後も仲間とともに発信し続けたいと思います。

編集後記 ●前号で、雪国に春が訪れると“クルマの恐怖”がよみがえってくる、と書いた。ところが愚かなことに、初夏のさわやかな“自転車日和”の夕方、自転車走行中に転倒して、手の小骨を折ってしまった（利き手ではないほうでよかった）。骨の中に金属棒を入れる手術を受け、全治3か月との診断。顔面も負傷したが、眼鏡がクッションになって、かすり傷程度ですんだ。現場は米沢市内中心部の歩道。アスファルトの路面をガードレールで車道と仕切っただけの簡単な歩道で、自転車も通行できることを後日はじめて知ったことは、われながらお粗末だった。午後7時という時間帯にもかかわらず、「中心市街地の空洞化」のために通行人はいなかった。まだ明るかったが、早めに点灯しようと、高速走行中なのに右手を前輪の方に伸ばそうとして、バランスをくずした。ガードレールに接触して、さらにバランスをくずして転倒にいたった次第である。ガードレールに「先の尖った金属片」でもついていたら、もっとひどいケガだったろう。初歩的で愚かな“不安全行為”が原因で、お恥かしい限りだ。他人さまに危害を加える事故ではなかったとはいえ、これではクルマ社会を批判する資格があるのか、本会の世話人たる資格があるのか、自問する日々である。（粟野）●またも分厚くなりました。吉岡宏高さんの総会記念講演、子どもを守る文化会議の藤田敏夫さんや朝倉幹晴さんの話、こども環境学会のイアン・ロバーツさんや仙田満さんの講演、また、林裕之さんのされた地方自治体の通勤状況調査、その他中身の濃い貴重な報告満載です。もちろん投稿もすばらしい。「積んど」かないで、ぜひ栄養にしてくださいね。総会出欠はがきでは、会報表紙等へのアンケートご協力ありがとうございました。今回、梅沢さんの協力で表紙の雰囲気を変えてみました。道路は日常生活でだれもが避けて通れない空間だから、そこでの事故はもっと重視されなくてはいけないと、イギリスのある学者が言っています。自動車事故は、なぜ電車の事故のように根本対策が問われないままなのか、憤りつつ早や10年。（足立）●雨の日に国道を自転車で走る。路面工事箇所で路肩がなくなり、迂回路の歩道に入る。砂利を敷いただけで凸凹もひどく、ぬかるみや大きな水たまりも。車道部分はきれいに仮舗装されているのに、この差はなんだ、と土木事務所に電話をかけた。（梅沢）

代表より　古川壘巳

会発足から満10年が経ちました。ひょんなことから新しく代表をお引き受けすることになりました。杉田さん、三田さんの後を継いで、お2人のようにちゃんと代表の役割をこなせるか、ちょっと身の引き締まる思いです。健康は回復したものの、そうと気づかぬうちに高齢者の1人になってしまいました。気持ちと行動が一致しない。今日しておくべきことがつい明日、明後日になってしまう「のろま」な自分を悔やんだり、叱咤したりの毎日です。ご迷惑をおかけすることにならないか、心配です。

たった一つ、毎日ほぼ完璧にこなしている日課は、万歩計をつけてひたすら歩くこと。バス停は3つ、4つ通り越して歩きます。駅や地下街のエスカレーターはほとんど使いません。おかげさまで、生活習慣病の糖尿病、高脂血症、肥満には縁がなく、血圧がちょっと高め程度で、毎晩のお酒をゆっくり楽しんでいます。

総会で、お顔を存じ上げない若い方が増えたな、などと感想を抱きながら、翌日の世話人会に出席して帰宅してみると、テレビが悲惨なニュースを伝えていました。飲酒運転のクルマが高校生の列に突っ込んで3人を死なせ、22人もの負傷者を出したというのです。怒りがこみ上げてきました。こんな非道なことをいつまで続けるつもりなのか、この社会は。

尼崎の電車脱線事故が年間80件も発生したらどうなるでしょう。社会は間違いなくパニックに陥るでしょう。それと同じほどの死者を出し、負傷者の数では2千倍にもなるのに、クルマによる事故を根絶させようとしない。

ワールド・ウオッチ研究所の「地球白書」によれば、自動車による事故で世界では年間100万人もの人が命を失っているといいます。「静かなるジェノサイド（集団虐殺）」。

酒を飲んで事故を起こしたら厳罰に処する。それはそう、人の命を殺めれば厳しく責任を問われるのは当然です。しかし、罰を重くすることと事故対策は同義語ではありません。危険運転致死傷罪では最高20年の刑と厳罰化をしたのに、今回のような大事故が起きたのですから。

罰を重くしたら事故を「減らせる」という発想から、「ゼロ」にするための対策への発想の転換が必要ではないでしょうか。テクノロジーがこれだけ進化した社会です。体内にアルコール分がある人は運転しようにもクルマが動かない、そんなシステムが作れないはずはないですよね。そんな声を大きくしていきたいと考えています。よろしくお願いします。

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：10月中～下旬
- 原稿締め切り：8月31日（締め切り厳守でお願いします。）
- 送付先：足立・粟野（別紙名簿参照）
- 文書字数：およそ1500字以内（大きく超える場合は必ずご相談ください）　短文でもどうぞ。
- 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