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：古川量巳
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：粟野宏・足立礼子
入力・校正：山室真澄ほか
郵便振替口座：00140-7-39161

41

2005年10月31日発行
（年4回発行）
一部400円（送料含）

オランダ・アムステルダム大学図書館になっている旧東インド会社近くの自転車専用道では、
雪道を学生たちが行き交っていました。
（写真と文／杉田久美子さん、本文24ページ参照）

トピックス　主要政党にクルマ社会を問う（6ページ）

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
千葉県幼児交通セミナーに参加して（杉田久美子、藤本真一）…2
会の事務所と東京月例ミーティングの紹介（藤本真一）…4
9·11衆議院選挙に合わせ政党にクルマ社会を問う（藤本真一）…6
寄稿　不況と規制緩和のもとでの
タクシー運転手の実態（II）（川村雅則）……12
会の活動　『発達』104号に記事執筆……15
案内　案内板・ワーキンググループから……16
投稿　「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国
連絡協議会」の発足について（井上保孝・郁美）……17
提案　共通目標は「減らそうクルマ」（藤田亜津子）…19
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその9
— ESCOでgo! —（鈴木浩司）……21
交通事故刑事裁判を傍聴して（磯島　浩）……22
「変な人」という偏見はなくそう（木村孝子）……22
地球規模の国難は間近に（小林和彦）……23
ヤマト運輸の利用をどう考えますか？（山室真澄）…24
私のみたヨーロッパ　その1（杉田久美子）……25
江東区の自転車道（清水真哉）……26
東芝グループが提案した函館LRT構想（中里俊之）…27
横浜で教職員の自家用車通勤を禁止（古川量巳）…28
私のイチおし（佐藤　誠）……28
意見書事例　川跡遊歩道の整備について、世田谷区との
やりとり（冨田悦哉）……29
イラスト　もみじの葉っぱもまっ赤だな（種村康子）……30
活動・お知らせほか
会・会員に関連する報道、投稿記事……31
事務局・会計・代表より、投稿規定ほか……32

リポート 会の活動

千葉県幼児交通セミナーに参加して

杉田久美子（地域活動連絡係）・藤本真一（世話人）

去る8月5日に千葉県が主催した幼児交通安全教育セミナーに、当会世話人・事務局の藤本氏と遺族の会の佐藤氏と3人で参加いたしました。遺族の会からは茨城県のKさんも参加されました。対象者は市町村の交通安全担当者・指導員、幼稚園・保育園（所）の先生、交通安全母の会、交通安全協会指導員等で、私たちのような一般の参加は少ないようでした。毎年開催されていて350名位の参加があるとのことでした。

内容は、初めに県の教育庁教育振興部学校保健課より「幼児の特性と交通安全指導のポイント～幼児の交通事故の現状について～」と題して、統計資料を中心とした講義がありました。資料の中に幼児・小学生・中学生の交通事故死傷者の状態別割合が円グラフで示されていました。幼児では歩行中が21％、小学生では歩行中が31％、自転車乗車中が43％、中学生では自転車乗車中が68％、歩行中が10％でした。又、幼児の歩行中の事故原因の理由別の件数（死亡と負傷）の割合の表もありました。理由の上位は「飛び出し」の46％で、「違反なし」が27％で、「一人歩き」が15％となっており、これらの3つの理由で90％近くを占めていました。同様に自転車乗車中の事故についても「違反なし」が15％とありました。私はこの「違反なし」の多さに驚きました。

講義の中で幼児の特性について述べられていました。「ひとつのものに目が向くと周りが目に入らない」とか、「気分によって行動がかわる」とか、「視野が狭い」とか7つの特性が挙げられていました。幼児の視野の狭さは体験眼鏡の紹介もあり、力説されていました。しかし、残念なことに、交通環境の方を幼児の特性に合わせるという姿勢や、ドライバーへの啓蒙の発想は弱いように感じました。

次に警察本部交通部安全教育課の警察官から、実践的な指導も含めて県の「交通安全教育の進め方」と題した2つめの講義がありました。その警察官が心に強く残っている事例として、兄弟3人で家から離れた店に買い物に行き、その帰路に道路横断中一番下のお子さんがクルマにはねられて死亡した事例を話された後、着替えをされて、幼児に扮して、婦警さんと道路の歩き方の指導の仕方を熱演されました。交通安全教育というとなぜか昔

から腹話術のお人形がありましたね。その流れがまだ続いているのでしょうか？　私は何かもの悲しい気分になりました。幼児に扮した警察官が時々笑わせながら婦人警官さんから道路の歩き方の指導を受けるのです。家から出て、右を見て左を見て、駐車しているクルマがあったら、クルマの端まで行き、右を見て左を見て……。何だか歩くのは疲れるな。子ども達にはクルマに邪魔されないでおもいっきり歩かせたり、走らせたりできる社会にしたいな。視野は狭いし、背だって低いのだから、路上駐車のクルマは止めて欲しいな。そもそも子どもの歩く道にはクルマは入って欲しくないな。せめてうんとスピードを落として欲しいな。子どもには日本の信号機は高すぎて見づらいだろうな。ヨーロッパのように信号機を低くすれば、ドライバーの視点が下がって、子どもを見落としにくくなるんじゃあないかな。「道路を渡るときは目だけきょろきょろしてもだめよ。首からしっかり動かして右見て、左見て、又右見なさい」と言うけれど、同時に2つのことをするのが苦手な幼児の特性を鑑みれば、首を動かせと言われれば、首は動かしても目を動かすことを忘れちゃわないかしら。いろいろな思いが湧いてきました。

ふたつの講義の後の講演は、幼児の交通安全教育とは直接には関係のない内容でした。

私はこのセミナーを県の広報で知り、担当者に連絡をとって、会の趣旨を伝え、会場で今井氏の「海外のとりくみ」の冊子と「クルマ社会と子どもアンケートダイジ

ェスト版」を置いて頂くことをお願いしました。そして、ご承諾を得て、受付前のテーブルに無料配布の反射ストラップやキーホルダー、反射ミニバンドと一緒に置いていただきました。地域で長く交通安全運動に関わってきた方々や幼稚園・保育園などの幼児に関わる方々、200名位が持って行かれたのですから、読んで下されば、きっと心に響くこともあると期待したいです。

実は質疑応答の時間があれば、佐藤さんも私も一言でも発言したいと思っていましたが、そういう時間は全くありませんでした。それでもセミナー終了直後、セミナーの担当者にお礼を述べ、遺族の会の方をご紹介できたこと。また、その後、会場下のレストランで交通安全対策課課長とご一緒になり、直接資料をお渡しでき、若干のお話ができたのは大きな収穫でした。特に課長は女性で、「ご意見等箇条書きにして寄せて下さい」と言ってくださいましたので、道は開けていると思いました。今後も働きかけをしていきたいと思います。

また、アンケート用紙が用意されていましたので、以下のような意見を書いてお送りしました。

講義・講演で良かった点、改善すべき点→大変良い研修の機会なのだから、幼児・子どもの特性を研究されている方とか交通環境の研究者の講演をしてほしい。又、日々幼児と接している先生方との意見交換（テーマを決めて）の時間も有効ではないかと思う。世代交代で若い先生方への伝達・研修の場としてやり方の見直しを望む。

「今後のセミナーに関しての希望→交通事故遺族の会の方の思いや声を聞く機会を作って下さい。子どもの視点に立った道路点検や町ウォッチングをご検討下さい。様々な交通標識が子どもの目線からは高い位置にあったり、わかりにくかったりする。特にスクールゾーン、幼稚園、公園付近では子どもの目線に合わせたものとしてほしい。（そうすることで、ドライバーの目線も低くなり、注意が変化するのではないか。これはアンケートには書かず、今回付け足した）」

何よりも優先すべき幼児の命を守ることと、幼児期の発達を保障するという面からみて、今日の異常な交通環境を変えていく為には、何といっても、行政の方々の力、そして、地域で子どもの交通安全のために長年活動されていらした方々や保育園や幼稚園の先生方の力は甚大で、そういう方々の力なくしては社会を変えていくことができません。私たちは勇気を持って、そして繰り返し、私たちの声を伝えていかなくてはと強く思いました。

（杉田久美子／千葉県松戸市在住）

こういった行事に参加することには会として意味があるのだろうか、といった意見が世話人の中でもあったのですが、今回は杉田さんの熱意を感じていたことと、行政担当者との対話も必要と思っていたこと、また私自身職場が休日だったので一緒に参加しました。私自身この分野の行政側の行事に参加することは初めてでした。

おそらくこういった行事の主催部署は、市民団体との接点・異論を挟む人との接点、というものがほとんどないのでしょう。杉田さんが書いておられたように、講演者が話したあと質問を受け付けるような発想は、もともとないのだと思います。そういった場所に、顔を見せて言葉を伝えていく意味が、私たちにはあると思います。今後、市民団体や被害者団体との連携も検討してほしい、と意見を伝えました。

内容全般や細部で感じたことは、杉田さんに近い感覚ですが、以下2点を特に挙げておきます。

ひとつめは、杉田さんも書いておられる警察署の人の話。6、4、3歳の3人が子どもだけで買いものにいき、国道を渡ろうとし、3歳の子どもが亡くなった件について、家族（在宅だった祖母）の監督責任について以外、大人の総合的責任に言及せず（運転者も被害者と言っていた）、悲惨さを伝えるだけで終わってしまっていました。どうやって防ぐか、ということに話がいきませんでした。3歳児がひとりで出歩くことはほとんどないと思いますが、兄弟など遊び仲間の上の子と遊びに出るということはよくあると思うので、大人の責任はどうあるのか、対策はどうとればよいか考える必要あると思います。上の子に置いていかれまい、という必死の思い、そのときの幼児において、交通安全教育は全く無力です。

また、教育庁の人の話で、事故統計の説明をするときに、最初、幼児→小学生→中学生という順序で状況を紹介し、次に原因別死者数の統計を発表するときに、中学生→小学生→幼児という順序に変え、「幼児はお楽しみということで後にします」と言ったのです。この人は何についていまご自分が話をしているのかわかっているのだろうか？と、びっくりしました。ひとりひとりのかけがえのない、中でも自分を守ることに特に無力だった、失われた幼い生命たちは、この会場で、笑いをとるために使われていました。　（藤本真一／埼玉県朝霞市在住）

リポート 会の活動

会の事務所と東京月例ミーティングの紹介　藤本真一（世話人）

数年前から会所在地（窓口）だけを飯田橋の生活思想社にお願いしてきましたが、本年度から事務所としても間借りすることになりました。10年間の会所有物がかなり増えており、会報バックナンバー・製作物・書籍・パネル等の保管場所が個人宅分担では難しくなったこと、会務を個人が集中して担わないですむように発送作業など会務実行の場所が必要となったこと、また対外的に取材等のときに拠点を紹介できること、会員同士のコミュニケーションの場がほしい、などの背景があり、世話人会で賃貸を決定しました。

月例の情報交換のミーティングを1月から開催していますので、その内容を以下に簡単に紹介します。今後もひきつづき開催しますのでぜひご参加ください。また遠隔地の方も、もし東京出張などのさい、会員と交流されたい、というご意向あれば、都合よいメンバーを集めてミニイベントとして集いをもてる可能性もありますので、事前に事務局担当藤本まで相談ください。

1月14日は、茨城県のKさん・埼玉県のHさん・神奈川県のAさんと私の4名で情報・意見交換。Kさんからは、ご自分が書いたクルマ問題質問書を、市長・市議・市役所職員・ご知人の主婦の方にお送りし回答を得たことの紹介がありました。会の活性化案として、Aさん・Hさんから、NPO法人化がよいのではないか、また経済低迷・環境問題クローズアップ・LRT採用などの機運は会の追い風であると励まされました。会報は会の身の丈に比べてしっかりしすぎているので簡易化してもよい、という意見もあり。長く各種市民運動に関わるHさんは、「クルマ社会を問い直す」という考えはスローライフ指向で、電子メールや電話より、顔を見て話すというコミュニケーションが、つまり溜まり場が大事、発送作業分担も参加意識が高まるのでよい、という意見がありました。

2月20日は、東京都のWさんとGさん・千葉県のIさん・神奈川県のMさんと私の5名参加。会報38号の寄贈など発送作業を実施、私から会の予定を紹介したあと、各地域の活動紹介がありました。Wさんからは地元の自転車やバスの活性化運動の紹介あり。自転車は20名、バスは40～50名で活動とのことで、バス普及のための署名は1万人ぐらい集めたとのこと。19万人人口の市ということで1万人という量は凄い数です。Gさんは自治体のバリアフリー計画に意見書を出し、「分離信号の普及」を計画に盛り込ませたそうです。また、会の方向性や会費額・会報等について意見交換しました。

3月11日は、東京都のGさん・千葉県のIさん・栃木県のMさん・「バスから地域交通を考える会」のHさん（非会員だが協力関係あり）、私の5名の参加。Gさんから、2月26・27日の子どもを守る文化会議の様子を報告。分科会は時間が足りなくなったことや、当会会員はみんな意見表明が上手と感心したということなど。情報交換では、ユニバーサルデザインやバリアフリー計画に関連して会からの意見書を出す提案あり。この分野は障害者や高齢者問題と捉えがちだが、事故の被害に遭いやすい環境や、大気汚染があることなども、バリアと捉えられる。Hさんの会の活動としては、東京都にリフト付きバスを10台導入しよ

うとしているところを16台のノンステップ導入に変えたり、最近170台新規導入時の半数がノンステップ予定だったものを全てノンステップにさせるなど、具体的な成果があるとのこと。会員は全国に30名。Mさんは、地元のクルマ社会化が酷く残念との話。宇都宮でのLRT導入については期待されています。

4月8日は、東京のGさんとAさん・千葉県のSさん・「バスから地域交通を考える会」のHさん（非会員）、神奈川県のIさんと私の6名参加。会報39号約360部の発送作業を実施。部数が多く20:00頃までかかりましたが、従来杉田久美子さん（2004年度まで世話人）がご自宅で作業された場合は2日に分けて延べ8時間ぐらいかかる場合もあり分担の効果が出ました。発送作業終了後、4月22～24日の子ども環境学会の予定について話し合い。次に5月21日の総会イベント等について意見交換しました。

5月13日は、神奈川県のAさん・埼玉県のKさんとHさん・千葉県のSさん・私の5名参加。まず書籍の紹介。会員のSさんの娘さんが参加されている地球温暖化対策関係のNGO「ハチドリ計画」が作った『私にできること～地球の冷やしかた』。当会会員のアドバイスもありクルマや交通のことにも触れているブックレット。また「リサイクル文化社」の新刊『自転車市民権宣言―「都市交通」の新たなステージへ』という本の寄贈があったので紹介。意見交換ではまず、JR西日本の事故の話題。スピード指向の消費者がいきすぎではないかという意見あり。また、事故を起こし亡くなった運転士がご子息の世代で、鉄道運転士は負担が重過ぎるのではないかとの話もありました。続いて脱クルマ運動の方法として株主運動の提案あり。脱原発の運動で東京電力の株主になって総会で意見を述べるのと同様なことをトヨタ等を相手にやってみては、という提案。これについては、クルマ問題はメーカーを悪者にするだけでは解決しないという異論もあり。また、そもそも運動としてそんなお金はどこから出るんだろうという疑問もあり。その他、タクシー労働者・犯罪者の扱い・結婚率の低下・底辺の派遣労働鎖者の問題・鉄道好きな人の話、など多岐に渡って議論。また会報や世話人体制についての議論もあり。Hさんからは、市民運動の会報は、できるだけ回数を多く、できるだけ1回の分量を少なく、というのが最も読まれる、という意見あり。最後に書籍・大量の会報BN・10年間の資料等の整理作業・掃除などを実施。

6月10日は東京都のSさんとGさん・神奈川県のAさんとMさん・私の5名参加。Sさんは全国交通事故遺族の会の会員であり交通事故対策分科会でもご尽力で、活動内容の紹介をいただきました。最近特に力を入れているのは、Witness（ウィットネス）の搭載推進と、高齢者ドライバー問題。Witnessは簡易型ドライブレコーダーで、運転席からの前方映像を、一定以上の衝撃があった前後を記録する機器。東京のタクシーで普及。事故発生時の事実が明らかになるから運転者が確実な運転をするようになり事故が減るとのこと。事業者としては、事故処理費用が削減でき利益がある。遺族の会の運動としては全てのクルマへの搭載を目指し、保険会社に対して、導入車両の保険料を安くするなどインセンティブを取り入れるように要望し、行政には搭載の義務づけ化などを要請中とのこと。また高齢者はじめ運転不適格な人を更新しないよう、歯止めの仕組みを検討するよう行政に要望中。さらに飲酒運転について自治体によっては職員に懲戒など厳しい決まりを作っているが、その全国調査をしたいと考えているとのこと。その他、JR西日本の事故調査や、回転ドアの子どもの事故に比べて交通事故の扱いが不当なこと、裁判員制度の問題、署名活動が多くなり署名のインパクトが薄くなってきたこと、などの話題あり。

7月8日は、東京都のSさんとGさん、神奈川県のAさん、私の4名参加。

Sさんは6月15日に遺族仲間と『交通事故問題を考える国会議員の会総会』へご参加、当会の資料を使って「ビジョンゼロ」決議を要求。遺族仲間との街頭署名なども検討中とのこと。またSさんは読売新聞主催の「地球温暖化防止と道路交通」シンポにもご参加。「自動車を不便にして総量を減らす」ではなく「便利にして渋滞を減らす」という議論などあり残念だった。Aさんはトヨタ博の参加報告。会期を終えたあとの維持について問題・懸念の提示があり。Gさんからは自転車の走行区分がどうなっていくのか、という議論提起。子載せママチャリの事故も増え、自転車関連の事故を減らすという観点から車道から自転車を排除したいという議論は内部でもありえるが、今回のように報道されたり、見解が表明された時点で迅速に意見を伝えていくことは大事という議論となりました。私からは、会に寄せられている議論誌WGの冊子・遺族の会の『いのち』・『KIKニュース』・「誰もが使える交通システムにする会」の会報・東海交通遺児を励ます会の会報・社民党渕上議員のTRATRAニュース等を紹介しました（これら

は事務所に保管)。

8月12日は、千葉県のIさん・東京都のSさんとGさんとAさんとHさん・神奈川県のMさん・私の7名参加。会報の寄贈発送作業のあと、衆議院選挙の政党質問内容について検討。いつも担当世話人個人が主導でしたが、今回は複数の視点で詰めることができました。Aさんは現在交通ビジネスの各地地域行政への提案などをされています。自転車の円錐形の地下駐輪場を利用した都市部でのレンタサイクルについての意見交換あり。池袋など、昼はビジネス、朝と夜は居住地域、という街であれば成り立つ可能性がある。放置自転車というと負のイメージですが、それをニーズと捉えればビジネス化可能。Hさんは読売新聞の記者さんで、杉田聡さん(初代代表)を「顔」で紹介したことが当会との関わりのきっかけ。新聞記者は社会問題との接点が多いのだろうと私は思っていましたが、忙しすぎて社会問題に意識を向けにくく、記者どうしの交流も難しいとのこと。Sさんからは、ビジョンゼロの国会決議を求める署名、ひき逃げ(事故現場離脱行為)を厳罰にするよう求める署名、の2種類の紹介があり。後者は今回全会員に同封することになりました。

── ◆ 東京月例ミーティング継続中 ◆ ──

会員どうしの自由参加による交流・情報交換の場として、また発送作業などの協力の場として、今年度定期的にひらいています。今後も、ご都合のつく方は、仕事帰りなど途中からでも、ぜひお気軽にお立ち寄りください。

開催日時:　毎月第2金曜日、午後6時半～9時半ごろ
2005年11月11日、12月9日
2006年1月13日、2月10日、3月10日

場所:　生活思想社　東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506　Tel/Fax 03-5261-5931

担当世話人:　藤本(090-4832-3150、
mha03635@nifty.ne.jp)

(ご興味のある方なら非会員も歓迎。当面東京だけの開催で、遠方の方には申し訳ありません)

リポート 会の活動

9・11衆議院選挙に合わせ 政党にクルマ社会を問う

藤本真一(世話人)

衆議院選挙の機会に、主要政党5政党に向けて19項目の質問書を送付し、回答をまとめました。これまでも国政選挙の場合には政策質問を続けてきましたが、今回は各党の違いを明確にしたいため、Yes/Noで回答できる質問としました。また従来は担当世話人が一人中心になって素案作成をしていましたが、8月の東京ミーティング参加者で議論したものを最初の提案として世話人会で議論したので、網羅的な質問となりました。

次項より、質問文と、全政党の回答を一覧表にしましたので、ご覧ください。

まず回答の有無ですが、4政党の回答がある一方、自民党の回答がないことが目立ちます。各党事前に担当部署・担当者と連絡をとり、また督促の連絡もしています。自民党は最初のfaxは紛失したとのことで、公示日に再送しましたが、回答がありませんでした。市民団体への姿勢の一端をあらわしているように感じました。

次に、各党の回答の特筆点を以下にまとめます。

社民党がまず全て○の回答であり、当会の主張とほぼ一致する姿勢でした(ただし一部質問への誤解はあるようです)。私たちの会の主張は現在一般的ではないので、逆に心配にも思いました。

民主党は、歩車分離・ドライブレコーダー・ITS速度制御・自動車総量規制について、未検討であり「貴重な意見なので今後検討する」という回答。交通問題(中でも交通事故)への関心がそもそも薄いのではないかと感じてしまいました。次回の選挙でも「今後検討」となっているかどうか興味深いところです。

共産党は、質問に対しひとつひとつ慎重に検討した回答という印象です。○の項目についても課題や数値等の記述があります。また、ドライブレコーダーと個人プライバシーと絡むことに注意して○とせず、また自動車ユーザーの負担増になることに直接は賛成していません。

公明党の回答は、環境税に賛成していないのが、与党=財界代弁という図式からなのか特徴的です。また自動車を不便にすることには一般の理解が得られないから賛成できない、というのも与党ならではなのか、慎重さがありました。

●回答一覧

分類			項目	質問内容	民主党	社会民主党	日本共産党	公明党	自由民主党
				回答日→	2005.8.24 13:58	2005.8.30 12:26	2005.8.31 18:16	2005.9.1 11:37	(回答なし)
					単回答	単回答	単回答	単回答	単回答
A．自動車交通事故の防止	自動車の交通事故により、1年に7700人（ＪＲ西日本福知山線事故の70回分）もの尊い命が失われ、100万人以上（日本人口の100人に１人）の負傷者を出しています。その防止策に関して、以下の質問にお答え下さい。	1	交通事故対策	自動車交通事故をなくす具体策を持っていますか？		○	○	○	
		2	通学路の歩車分離	全ての通学路において、道路を歩車分離し交差点を歩車分離信号にすることに賛成ですか？		○	○	○	
		3	飲酒運転の撲滅	飲酒運転対策としてインターロック（ドライバーの飲酒を検知するとエンジンが掛からない）搭載を義務化することに賛成ですか？		○	○	○	
		4	ドライブレコーダー	自動車交通事故の原因究明と抑止のためにドライブレコーダー（事故時の映像・運転操作等を自動記録）搭載を義務化することに賛成ですか？		○		○	
		5	ＩＴＳによる速度制限	ＩＴＳを活用した速度制限システム（例えば、道路ごとに発信される速度制限信号を受信せねば30km/hしか出せない）の導入に賛成ですか？		○	○	○	
		6	自動車事故の軽視	自動車による交通事故が、鉄道や航空の事故に比べて極端に取扱いが軽いと思いませんか？（思うが○、思わないが×）	○	○	○	○	
		7	ひき逃げの厳罰化	ひき逃げ（現行は報告・救護義務違反のみ）を厳罰化することに賛成ですか？		○	○	○	
B．環境・エネルギー問題	自動車による環境・エネルギー問題は言うまでもなく、また地球温暖化対策の中でも運輸部門のCO_2排出量抑制が懸案です。自動車の環境・エネルギー問題の解決に関して、以下の質問にお答え下さい。	1	環境・エネルギー対策	自動車による大気汚染・騒音・振動への対策、また省エネルギー対策を持っていますか？	○	○	○	○	
		2	CO_2削減策	CO_2削減の具体策を持っていますか？	○	○	○	○	
		3	自動車総量規制	自動車の総量規制（ロードプライシング・ナンバー制限など）を進めますか？		○	○	○	
		4	環境税の導入	環境税を導入しますか？（使途案があれば自由回答欄へ）	○	○	○	△	
C．公共交通等の充実	国民生活の利便性や快適性を犠牲にせずに自動車交通を減らしていくためには、代替となる公共交通等の充実が欠かせません。それに関して、以下の質問にお答え下さい。	1	ＬＲＴの普及	ＬＲＴ（次世代型路面電車）普及のための具体策を持っていますか？		○	○	○	
		2	道路特定財源の使途	道路特定財源を公共交通の充実に投入することの大幅拡大に賛成ですか？		○		○	
		3	地方鉄道の再生	地方鉄道の再生・活性化のための具体策を持っていますか？		○	○	○	
		4	自転車の活用	自動車代替交通としての自転車普及の具体策を持っていますか？		○	○	○	
D．自動車優遇の抑制	現在の社会制度は、様々な面で自動車が過度に優遇されていると私たちは考えます。それに関して、以下の質問にお答え下さい。	1	道路予算の一般財源削減	現在の道路予算へは一般財源も導入されており、自動車は受益に応じた費用負担をしていません。2007年から道路特定財源が余剰となりますが、それに応じて一般財源の道路予算への投入を減額することに賛成ですか？		○		△	
		2	公共施設の駐車場	公共施設における駐車場の費用負担をユーザーに求める、あるいは公共交通での来訪者へ経費補助することに賛成ですか？		○		△	
		3	自動車通勤の抑制	官庁・企業で、自動車通勤者へ駐車場を無料提供することをやめ、また通勤手当を減額し、むしろ徒歩・自転車通勤者への手当を増額することに賛成ですか？		○		△	
		4	モーダルシフトの推進	モーダルシフト（輸送手段の、自動車から鉄道・船舶等への転換）推進の具体策を持っていますか？	○	○	○	○	

※「単回答」は○（Yes）または×（No）を記入。「自由回答」は自由なコメントを記入。

●自由回答－前半

			政党名→	民主党
			回答日→	2005.8.24 13:58
分類		項　目	質問内容	自　由　回　答
A．自動車交通事故の防止	1	交通事故対策	自動車交通事故をなくす具体策を持っていますか？	防犯面等から警察官を増やすことを提言していますが、当然、警官増員を自動車事故対策の強化にもつながるようにしていきたいと考えています。歩行者、ドライバーも含め交通安全を徹底するとともに、改正道路交通法の厳正な運用等を図っていきます。
	2	通学路の歩車分離	全ての通学路において、道路を歩車分離し交差点を歩車分離信号にすることに賛成ですか？	貴重な提言と受け止めさせていただきます。今後検討していきたいと考えています。
	3	飲酒運転の撲滅	飲酒運転対策としてインターロック（ドライバーの飲酒を検知するとエンジンが掛からない）搭載を義務化することに賛成ですか？	未成年者に対するアルコール飲料の販売、提供の禁止を徹底するとともに、健康、公衆道徳、教育、国民の安全等の観点から、行きすぎた飲酒が行われないような環境を整備します。飲酒運転を防止するための啓蒙活動等を進めていきます。
	4	ドライブレコーダー	自動車交通事故の原因究明と抑止のためにドライブレコーダー（事故時の映像・運転操作等を自動記録）搭載を義務化することに賛成ですか？	貴重な提言と受け止めさせていただきます。今後検討していきたいと考えています。
	5	ＩＴＳによる速度制限	ＩＴＳを活用した速度制限システム（例えば、道路ごとに発信される速度制限信号を受信せねば30km/hしか出せない）の導入に賛成ですか？	貴重な提言と受け止めさせていただきます。今後検討していきたいと考えています。
	6	自動車事故の軽視	自動車による交通事故が、鉄道や航空の事故に比べて極端に取扱いが軽いと思いませんか？（思うが○、思わないが×）	自動車事故はあまりにも多く、鉄道事故や飛行機の事故に比べて扱いが小さくなっていることは事実だと考えます。
	7	ひき逃げの厳罰化	ひき逃げ（現行は報告・救護義務違反のみ）を厳罰化することに賛成ですか？	民主党は、悪質な交通事故犯罪の厳罰化法案を先駆けてとりまとめ、政府案成立を実現させてきた経緯があります。今回、ご指摘の件についても引き続き協議していきたいと考えます。
B．環境・エネルギー問題	1	環境・エネルギー対策	自動車による大気汚染・騒音・振動への対策、また省エネルギー対策を持っていますか？	低公害車普及への予算は大幅に増やします。さらなる燃費改善を促進するため、エンジンの効率化、車両の軽量化、ボディの空気抵抗の低減などさまざまな技術開発等に対する支援等を図ります。
	2	CO_2削減策	CO_2削減の具体策を持っていますか？	環境税導入は質問16で答えます。さらに、また、キャップ・アンド・トレード方式による国内排出権取引制度、国内または海外で発生したクレジットを国が買い取る制度などを導入します。
	3	自動車総量規制	自動車の総量規制（ロードプライシング・ナンバー制限など）を進めますか？	貴重な提言と受け止めさせていただきます。今後検討していきたいと考えています。
	4	環境税の導入	環境税を導入しますか？（使途案があれば自由回答欄へ）	化石燃料の使用抑制・効率化と、省エネルギー・新エネルギーの技術開発や環境関連投資促進に資する地球温暖化対策税を導入します。CO_2排出量（炭素含有量）に着目し、炭素含有量1トンあたり3000円程度の課税を行います。電力については、現在の電源開発促進税を一部組み替えて課税する炭素・エネルギー税とします。ただし、その際には他に転換不可能な原料炭・ナフサなどの原材料としての使用については課税の対象から外します。産業界などの温暖化ガス発生抑止への効果的な取り組みに対しては税の軽減もしくは還付制度を設け、わが国産業競争力の維持・強化を図ります。また輸入石炭に対しても一定の措置を設けます。

社会民主党	日本共産党	公明党
2005.8.30 12:26	2005.8.31 18:16	2005.9.1 11:37
自　由　回　答	自　由　回　答	自　由　回　答
クルマ社会の進展は、急速な交通事故の増加を招き、死傷者の激増をもたらしました。貴重な人命が年間一万人近く失われる事態を重く受け止めるべきです。交通事故問題は広範囲にまたがる課題であり、各省庁の枠を超えた総合的対策が必要です。	なによりも、人命を尊重することを基本に、交通安全施設の整備、モータリゼーション政策の転換など総合的な対策を進めます。	歩車分離、踏切解消をさらに進めるとともに、生活道路での車両速度制限の徹底や車両進入規制を進める。また幹線や生活道路の電線地中化を急ぐ。登下校時のスクールゾーンへの車両進入禁止を徹底。交通安全監視員などにシルバー人材を活用。防犯も含めた交通安全講座を児童・生徒だけでなく保護者や高齢者を対象にしても実施
歩道と車道の完全分離、通行区分の明確化、スクールゾーンやコミュニティ道路の充実、「抜け道」の禁止、住宅地のクルマ進入禁止区域の拡大、路側帯の歩道化、横断歩道における信号設置の促進、狭い道路の一方通行化、歩道や路側帯への駐車の禁止・取締りの徹底に今後とも取り組んでいきます。	歩道の整備を促進するとともに、現在、全体の１％しかない歩車分離信号の増設を進めます。	早急な対策を講じられるよう努力したい
米国ではすでに40州以上で有罪判決を受けた飲酒ドライバーに対し、いわゆるイグニッション・インターロック装置を自動車に取り付けるよう義務づけています。誰かが亡くなったり怪我をしたりしたあとで対応するよりも、事故を防ぐために事前に何ができるかを問題とするべきです。	飲酒運転をしないことはドライバーの基本ですが、現に、飲酒運転が根絶されない下で、インターロックの設置コスト等を含め２重の安全対策として検討すべきです。	将来的にそのようにする方向性としては賛成。世論を醸成したい
事故発生時の前後の走行情報（前方映像、車両速度、急加減速など）を記録するドライブレコーダーについては、自動車事故を未然に防止する有効な手段になり得ると考えています。車載カメラをとりつけることで安全運転をするようになるという効果もあります。事故が起きたときの原因究明にも役立つと考えます。	ドライブレコーダーは事故原因の究明・抑止に効果があるといわれていますが、義務化にはなお検討が必要です。大事なことは、機器設置の目的を事故原因究明・抑止に限定することです。	本年度予算についての政府への申し入れ事項にも盛り込んでいる。実現に努力したい。
技術開発、施設整備には困難が予想されますが、無謀運転・ｔらんぽううんてんを抑制するためにも効果があると思います。	基本的に賛成です。しかし、制限速度と緊急時の対応のための余裕をどうするのかなどの検討が必要です。	将来的にそのようにする方向性としては賛成。
「交通事故不感症」ともいうべき状況になっており、人間よりも物や金を優先させる風潮が人間の生命に金を払うことで交通事故の処理を完結しようとしているのがあたりまえとなっている風潮をただしていく必要があります。	航空や鉄道には事故調がありますが、自動車には（財）交通事故総合分析センターがあるものの事故調とは違います。事故の原因究明と今後の事故防止のための機関が必要です。また自動車メーカーによる故障隠しを許さない仕組みが必要です。	報道だけでなく、係争時の事実認定のずさんさや賠償額の低さなどについてもさまざま報道がなされており、問題と考える。
あくまでも人間の生命が失われたことを基本にすべきであると考えます。寛刑化が交通犯罪に対する一般的予防効果を弱めているとも考えられますので、事故に見合った刑罰の量刑の引き上げを検討します。	厳罰化すれば、それだけで事故が減少するわけではありませんが、特に、ひき逃げという重大な事故・犯罪の性格にふさわしい内容の厳罰化は当然です。	厳罰化が問題の根本的解決に有効かどうかについては異論があるが、現行はあまりにも加害者側に甘い。
地球温暖化、酸性雨、騒音や排気ガスによる健康被害など、私たちの生活や環境は、クルマ社会から大きな脅威を受けています。 人々が、きれいな空気や環境を取り戻し、健康被害や騒音のない生活をおくるのは当然の権利です。公害裁判では自動車の公共性自体が争われたものであると認識しており、マイカーに本当に公共性があるのか自体疑問です。何よりもクルマの総量規制を進め、脱クルマ社会をめざします。	相次ぐ司法判断で自動車排ガスによる健康被害との因果関係が明らかになりました。原因者負担でメーカーに社会的責任を果たさせます。省エネではエネルギー消費の大半を占める産業部門の対策がカギです。	燃料電池車をはじめとする低公害・低騒音・低振動車の開発をさらに支援する。
１９９０年比６％削減という地球温暖化対策の目標を達成するにあたって、森林による二酸化炭素吸収量を３．９％とする目標に掲げている。森林整備の事業量が現状規模で推移するなら達成は困難であり、目標達成には森林の育成・整備の事業量を現行の１．３倍以上、１０万人規模以上の労働力を投入することが必要です。この目標を達成するために、環境税（炭素税、森林環境税等を検討）を導入するとともに、公共事業の見直しや自動車関係諸税の転用を図り、その財源を森林の育成・整備に投入するなど、毎年度の予算を確実に確保します。	温暖化ガス排出のエネルギー消費起源の約８割が企業・公共部門です。政府と産業界との協定制度や環境税など実効ある措置を導入し、主要な事業所ごとの燃料や電力の消費量を公開するなど、企業の社会的責任を果たさせます。	燃料電池車の開発やハイブリッド車の普及、アイドリングストップ運動のさらなる普及など。
交通需要マネジメントを推進し、自動車の都心部乗り入れ規制や台数割当制度を導入するなど、中心市街地の自動車の総量規制に踏み出します。カーシェアリングや公共レンタカー制をすすめます。	自動車の総量規制は重要な課題であり、公共交通機関へのシフトなど総合的に進めるべきです。ロードプライシングについては、都市の規模や態様によってその可能性について検討が進められるべきです。	狭い国土に数多くの自動車が走っている現状を決してよいとは考えていない。各地の事情を勘案し、自主性を尊重しながら、地域の取り組みを支援したい。また一方で、１～２にも関係するが、交通弱者の使いやすい公共交通機関の整備・充実にも力を入れたい
地球温暖化対策を実効あるものとするためには、排出量取引や森林の吸収率算定などの柔軟措置（京都メカニズム）に依存するのではなく、工場の排出規制や自動車の排ガス規制など排出源対策の強化を図るべきです。そのためには環境税（炭素税）の導入が最も有効です。	CO_2排出量に応じた環境税を導入し、地球環境問題解決のための対策や大気汚染被害者への救済、自然エネルギーの促進などのための財源の充実をはかります。	環境対策の一環として現在党内で検討中である。

●自由回答－後半

			政党名→	民主党
			回答日→	2005.8.24 13:58
分類		項　目	質問内容	自　由　回　答
C．公共交通等の充実	1	ＬＲＴの普及	ＬＲＴ（次世代型路面電車）普及のための具体策を持っていますか？	LRTの普及について、地方自治体が大きな役割を担っていると考えます。民主党は、地方分権推進、地方が自由に使える一括交付金の創設を提唱しています。こうした施策は、地方自治体等がLRTを普及させるための環境整備につながるものと考えます。
	2	道路特定財源の使途	道路特定財源を公共交通の充実に投入することの大幅拡大に賛成ですか？	道路特定財源は一般財源化することとします。結果として、その分が公共交通の充実に使われることはあり得ることと考えます。
	3	地方鉄道の再生	地方鉄道の再生・活性化のための具体策を持っていますか？	質問13とも重なりますが、地方が自由に使える一括交付金の創設等を提唱していますので、地方自治体が地方鉄道の再生に資する政策を打ち出す環境整備につながるものと考えます。
	4	自転車の活用	自動車代替交通としての自転車普及の具体策を持っていますか？	自転車は、CO_2も出さず、健康増進にもつながります。こうした点もふまえて、自転車普及を進めていくことは必要と考えます。
D．自動車優遇の抑制	1	道路予算の一般財源削減	現在の道路予算へは一般財源も導入されており、自動車は受益に応じた費用負担をしていません。2007年から道路特定財源が余剰となりますが、それに応じて一般財源の道路予算への投入を減額することに賛成ですか？	道路特定財源は一般財源化することとします。道路公団民営化では借金を減らすことはできず、ムダな高速道路をつくり続けることになります。一般道路建設を目的に徴収している年間6兆円に及ぶ税金が、国では余っているにもかかわらず、そのお金は高速道路にはまわりません。民主党は、高速道路を使いやすくし、物流コストの引き下げ、生活の利便向上をめざして無料化するとともに、道路を「つくる、利用する、管理する」それぞれの面において、地域と国民の手に取り戻します。
	2	公共施設の駐車場	公共施設における駐車場の費用負担をユーザーに求める、あるいは公共交通での来訪者へ経費補助することに賛成ですか？	重要な問題提起と受け止めさせていただきます。今後検討していきたいと考えています。
	3	自動車通勤の抑制	官庁・企業で、自動車通勤者へ駐車場を無料提供することをやめ、また通勤手当を減額し、むしろ徒歩・自転車通勤者への手当を増額することに賛成ですか？	官庁・企業で自主的に決めるのが基本だと考えますが、こうした取り組みを行う職場が増えてくれば、その環境整備につとめることは重要だと考えます。
	4	モーダルシフトの推進	モーダルシフト（輸送手段の、自動車から鉄道・船舶等への転換）推進の具体策を持っていますか？	民主党は荷主が輸送機関を選択する立場にあることを重視し、モーダルシフト推進計画の策定と実施状況の報告を義務づけることを主な内容とする「複合一貫輸送の推進に関する法律案」を2003年の第156国会に提出しました。

社会民主党	日本共産党	公明党
2005.8.30 12:26	2005.8.31 18:16	2005.9.1 11:37
自　由　回　答	自　由　回　答	自　由　回　答
人と環境にやさしい生活交通体系として、超低床車両を使用した新しい路面電車であるＬＲＴ（軽快電車）を強力に支援します。軌道・車両に対する税財政上の支援の拡充、軌道の専用化を進めます。	路面電車が再評価されています。ＬＲＴは地域の人や自然にやさしい交通機関として整備を促進します。	ハード整備だけでなく、速達性や利便性の向上、利用促進のための総合的・一体的な支援メニューを策定。道路特定財源の積極的な活用。
自動車の社会的費用の適切な負担の観点から、「クルマ社会」の負の側面を軽減する政策に充当することとし、生活バス路線や地方鉄道、ＬＲＴなどに対する財政措置の強化に充当するようにします。	道路特定財源を一般財源化すべきだと考えています。交通安全対策の充実は、一般財源のなかで大幅に拡充すべきです。	開かずの踏切の解消や電線類の地中化など使途の拡大を推進している。
地域住民の生活路線であり、鉄道ネットワークをなす地方鉄道に対する補助制度を抜本的に見直します。「上下分離」方式の活用を検討します。鉄道を核とした地域振興を進めます。	自動車優先の政策を改め、公共交通機関の役割を強めるなど利用者の増加をはかりつつ、投資を大型プロジェクトから地方鉄道等に移し施設や車両の近代化などを進めます。	ATSの新設・改良や橋梁・トンネルの改修、軌道強化など安全対策に効果的な支援措置を講じる一方、地域の重要な交通機関として役割を果たせるよう、事業者及び地域関係者による再生計画に基づき近代化補助へ積極的な支援を行う。
クリーンな乗り物である自転車の活用を進めていくため、自転車道や自転車通行帯、自転車駐輪場の整備を推進するとともに、サイクル・アンド・バスライドや生活に密着したレンタサイクルを広げます。	自転車専用路や駐車場の整備などその基盤整備を通じて、自転車の利便性を高めて普及をはかります。	路肩等の自転車走行空間の確保、走行の障害になっている違法駐車（自動車）の排除、道路管理者以外による路上駐輪場（道路占有）整備の促進に向けた規制緩和、観光地などでの自転車の活用など、自転車普及拡大策の積極的な推進。
環境対策や生活交通の維持に回した上でさらに余剰となる道路財源を投入すれば、その分一般財源の投入は減らしていけると考えます。	道路特定財源はすでに２、３年前から「余剰」となり、政府はこれを本四公団借金返済など道路建設以外に流用しています。道路特定財源制度は緊急に見直して一般財源化し、社会保障の財源にも使えるようにすべきです。	今衆院選で発表した「マニフェスト２００５」において、公共事業５ヵ年計画の検討にあわせ、道路特定財源のあり方を見直すことを提言。その際に、暫定税率引き下げによる納税者への自動車重量税の還元などを検討することとしており、一般財源の削減も論点の一つとなる。
公共交通利用者の方が、中心市街地に長時間滞在し何か所も訪れるという調査結果があり、商店街活性化や地域振興にも貢献しています。	公共施設への来訪者を公共交通機関に転換するには、公共交通機関の利便性を高めることに重点を置くべきです。	公共交通普及の程度に応じ、自動車利用が避けられない地域、さらに個人によりさまざまな事情が存在することも事実。駐車場の一定程度の公益的側面や公共駐車場（無料）の役割はなお大きい。
公共交通利用者の方が、中心市街地に長時間滞在し何か所も訪れるという調査結果があり、商店街活性化や地域振興にも貢献しています。	基本的にはそうした方向に進むべきです。同時に現実的な問題として、公共交通機関の状況等をも考慮して現実的な対応が必要です。	自動車通勤からの転換策は、通勤者の事情や意向を十分に踏まえることが必要であり、極端な個人負担の強化や一方的な徒歩・自転車通勤への誘導は、国民の理解を得られない。
貨物鉄道輸送や内航船舶輸送の強化、各交通機関相互のアクセス向上、共同配送拠点の整備を進めます。コンテナ貨物輸送力の増強など貨物鉄道に対する支援措置を強化します。	特に鉄道について、旅客優先から旅客と貨物の総合的な輸送体系をつくるとともに、貨物輸送の復権のために税財政その他総合的な対策が必要です。	地域事情を勘案しつつ、LRT、鉄道、バスなどの活用などのベストミックスの都市交通を実現するため、交通事業者、自治体、地域関係者からなる戦略会議（仮称）を設置し、歩行者空間の拡大や公共交通機関への支援を検討すべき。

注：政党ごとの掲載は回答順。
社会民主党の回答Ｄの２と３が同じですが、原本どおりです。
また、すべて誤字脱字等もそのままにしてあります。

■ 論文寄稿 ■

不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）

川村雅則

会報38号の拙稿に引き続き、タクシー運転手の直面している問題を再度とりあげる。38号で報告したのは、バブル崩壊以降、一貫して利用が減少してきたタクシー業界では、規制緩和にともなう競争の促進で、ただでさえタクシーが過剰なところにさらに車両が増えたこと、そのために運転手間での競争に拍車がかかり危険運転行為や違法場所での客待ちなど安全に支障がでてもいること（実際、政府統計でもタクシーを第一当事者とする事故・事故率が増加している）、等々だった。重複するところもあるが、以下、幾つかの調査結果にもとづきタクシー運転手の状態を報告したい。

■長過ぎる労働時間

—2004年度・労働時間記録調査から—

タクシーだけでなく、トラックやバスなどいわゆる職業運転手の労働時間は長い。厚生労働省の統計である『賃金構造基本統計調査』（以下、『賃構』）によれば、一ヶ月の労働時間は、タクシーでは201時間で、全産業の労働者の182時間に対して19時間の差がある（ちなみに大型貨物は212時間、普通・小型貨物は213時間）。

このようにタクシーでは労働時間が長い。だが現場の感覚では、この『賃構』の水準に対しては（平均値に過ぎないとはいえ）違和感がある。つまり、もっと長いというのが実感なのである。しかも過去10年の推移をみてみると、労働時間はほぼ一貫して減少している（図1）。これもやはり実感とは異なる。なぜこうしたことが起こるのか。その理由として考えられる一つが、よく知られているわが国のサービス残業（不払い残業）の存在である[注1)]。そこで実際にタクシー運転手はどの位の時間を働いているのか、一ヶ月にわたり記録してもらうことにした。と言っても、タクシーの場合、運転という明らかに労働に該当する時間もあれば、客待ちという作業時間なのか休憩時間なのか運転手間でも認識が異なる曖昧な時間もある（法的には客待ち時間も労働時間）。本来ならば、細かく記録をしてもらえればよいのだが、回答者の負担を軽減するためには調査はあくまでも簡易なものにしなければならない。そこで、時間に関する記録は会社を出発する出庫時刻と、会社に戻ってくる帰庫時刻の二点の記録にとどめ、調査をお願いした（図2参照）。

注：厚労省『賃金構造基本統計調査』各年版より作成。

図1 タクシー運転手及び男性労働者（産業計）の月間実労働時間数の推移（全国）

図2 タクシー運転手の拘束時間の内訳

有効回答は191部だった。この191人それぞれについて、各勤務の出庫から帰庫までの時間（以下、出帰庫時間）をすべて足し合わせてみたところ、分布は図3の白棒グラフのとおりとなった。すなわち、「220～240時間」「240～260時間」にそれぞれ3割前後の回答者が集中している。平均値も238±28時間と、『賃構』と比べると37時間の差があった（但し、繰り返すとおり、この出帰庫時間には休憩時間も含まれるので厳密な比較はできない）。

ところでこの出帰庫時間には、出庫前や帰庫後に行われる作業時間（以下、付帯作業時間）は含まれていない。記録者の負担を避けるため毎回の記録は要請しなかったが、ふだんの付帯作業時間を回答してもらったので、各回答者について、この数値に勤務回数を乗じて総付帯作業時間を算出し、上記の総出帰庫時間に足し合わせたところ、同図黒棒グラフのとおり、回答はより長時間の層にシフトし、平均値は252±31時間となった。

注：総拘束時間は、総出帰庫時間に、総付帯作業時間（1勤務の付帯作業時間×勤務回数）を足して算出。

図3 総出帰庫時間及び総拘束時間

週休2日制で9時間拘束（8時間労働・1時間休憩）で働く場合、4週の総拘束時間は180時間であるから、その差は70時間に及ぶ。しかもタクシーの場合、昼働き夜眠るという人間の本来の生理リズムに反した働き方（隔勤や夜勤）が主流である。安全上はむろんのこと運転手の生活や健康の維持・改善という観点からも問題のある長時間拘束といえよう[注2)]。

■競争激戦地区・大阪の実態
—2005年・大阪調査より—

ひょんなことから7月に大阪でタクシー調査をする機会を得た。大阪は、法人と個人をあわせたタクシーの車両台数が平成12年度末から15年度末まで2000台強も増加した地域である（20559台→22561台）。さらに、初乗り500円というワンコイン・タクシーの出現、5千円以上の運賃部分は5割引など運賃の多様化・割引が実施された、企業間・運転手間の競争の激戦地区でもある。この部分だけみれば、タクシーが安く利用できるようになったという消費者にとってはまことに望ましい事態が生じている。だが、そこに問題はないのか？そんな問題意識をもって大阪入りし、関係者らと調査を行った[注3)]。

1泊の事前調査と2泊3日の調査という限られた期間で私が見聞きしたものは、◆まずあふれんばかりのタクシーである。幹線道路は、夜は二重三重での客待ちが当たり前。◆そして、「シャブリ」と呼ばれる長距離の利用客をねらった客引き行為や、逆に、短距離の利用者に対する露骨な乗車拒否（もっとも、どちらも、「予約客を待っている」とのことだったが）。◆あるいは、車両台数を増やしたのはよいけれども乗務員が集まらないために一台の車両を一人の運転手に自由に使わせて勤務させるという「自由出勤制」・「一人一車制」（この制度は、生活が苦しいのでもっと働きたいという運転手のニーズにもマッチしている側面があり、ハローワークで求人情報を調べたところ、これをウリにして乗務員を募集している会社が少なくなかった）。もちろん、ここでの「自由」というのは長時間労働を選択する「自由」であることは言うまでもない。◆あわせて、運転手に車両を持込ませ会社が名義を貸して勤務させるという、法に抵触することも行われていたが、これも企業による労務管理を形骸化させ、結果として過労や事故などの発生が懸念される。◆さらに、長距離の利用を一本でも多く獲得する

ために前日のうちから空港内に車両を停めて車内で寝泊りする、いわゆる「ホームレスタクシー」の存在、等々、「消費者メリットの拡大」という規制緩和に対する一方での高い評価に対して、これが私が大阪で見た実状だった。

※私が聞き取りをした一例をあげておこう。彼は、現在は日勤で8時出庫・18時帰庫という「普通」の働き方をしているが、所定の勤務日数が24勤務であるのに対して、実際には公休も出勤し年間に6日間しか休みをとっていない(「年間で6日間？」という私の問いに対して、彼は、1日も休んでいない7月の稼動記録を示しそれが事実であることを証明した)。彼は、以前は借金（養育費）の返済のために「一人一車制」でさらに長時間働いていた。例えば当時の働き方はこうだ。朝8時に出て19時半まで働く。そして19時半から23時半までの間に休みをとり、再び稼動。深夜の酔客などを送った後の朝もそのまま仕事を続ける。彼は、「極端な話」と前置きし、当時は1日2、3時間程度しかまともな睡眠をとっていなかったという。寝るのも車両の後部座席で横になって眠っていた。同じく「一人一車制」で働いていたまわりの運転手には在職死も少なくなかった、という。

■消費者と労働者のつながりの回復
—2005年度・札幌調査より—

さて、事態はこうした深刻な状況である。規制緩和を強行した国（国交省）の責任を問う裁判が全国で起こされはじめた背景にも、タクシー運転手の生活が困窮極まっているという現実がある。

だが、われわれは同時に、規制緩和に対する批判が社会全体ではそう高まっていない（むしろ好意的に受け止められている）という事実を冷静に見つめなければならない。なぜ批判は高まらないのか。規制緩和が幻想をばら撒いている？事態が正確に認識されていない？あるいは、規制緩和に反対するものは一括して「抵抗族」あるいは既得権益を守ろうとする勢力としてみなされ排除される風潮のせい？

この問いに正確に答え得る能力は私にはないが、言えるのは、「消費者のため」というスローガンで消費者と当該産業で働くひとびとが分断されていること、そして、そう考えるならば、規制緩和でいまいかなる事態が生じているかをひろく共有することが不可欠であるということだ。そうした問題意識で、大阪の調査から戻ってから、ゼミの学生と札幌市内のタクシー乗り場などをまわり、189人のタクシー運転手から話を聞いた。聞き取りの時間が比較的得やすい日曜日に調査を実施したことや客待ち中の運転手を対象にしたという調査の方法上、細かな問題はいろいろあるが、全体的な傾向は把握できたと思う。

この調査で明らかになったのは、次のとおりである。◆すなわち、7月の手取り（平均値）は、全体で15.2±4.1万円、最も高い40代でも17.2±4.3万円にとどまるという低い収入水準であること。◆回答者に高齢者が多かったので無理はあまりしないという回答がみられた一方で、働き盛りを中心に、長時間労働や頻繁な公休出勤がみられたこと。◆さらに、タクシーの収入だけでは生活は厳しいということもあり、職場全体で年金を受給している高齢の嘱託運転手が増えていること（それが会社の採用方針にもなっていること）。◆違反行為をせざるを得ない状況がつくられているにもかかわらず職場では運転手の事故や違反行為に対する管理・処分が強化されているということ。◆タクシー運転手の疲労は他産業の

「一日に何時間ぐらい働かれているんですか？」

あふれるタクシーの隙間をぬって聞き取りの最中

労働者に比べ高い割合でみられたこと、等々だった。

「皆さん、生活が大変だって口をそろえておっしゃっていました」「規制緩和に対する評価はほとんどの方が批判的でした」「こんなに車両が余っているのに増車するのはおかしいですよね」「規制緩和って、僕らの生活を豊かにするものだと思っていました」

これらは調査を終えた後の学生の感想の一部である。もちろん、市場原理主義的な考え方のもとで育ち、多かれ少なかれその影響を受けてきた若い世代が、こんな些細な調査だけで規制緩和に対して明確に批判的な認識をもつに至ると考えるのは楽観的に過ぎるだろう。私もそこまで楽観視してはいない。だが、あらゆる分野に浸透する「規制緩和」「構造改革」がもたらしているもの、その弊害をリアルに知る機会を提供することは、その情報がほとんど知られていないだけに重要である。今回の調査活動も、文字通り労働者と消費者とをつなぐひとつの契機になったと考える。各地での会員各位の取組みに何がしか役立てば幸いである。　（北海道札幌市在住）

注

1）周知のとおり、事業所を通じて行われる政府の調査では、賃金不払いの時間を含んだ正確な労働時間が示されない。タクシー業界では今日、完全歩合給など労働時間との関連性がない賃金の支払い体系の採用が拡大していたり、所定時刻前の出庫や所定時刻後の帰庫は「自発的」な超過労働として処理される、あるいは一定の時間以上の停車は休憩として処理される、という事態がひろがっている。

2）いわゆる過労死の労災認定基準によれば、月100時間を超える時間外労働や発症前2～6ヶ月間に1ヶ月当り80時間超える時間外労働が存在する場合、疾病と業務との関連性が強いとされる。タクシーの場合、労働時間とそうでない時間とを厳密に区分することは難しい側面もあるが、拘束時間は先のような長時間に及ぶ。しかも運転労働は高い精神的負担を伴うことも考慮されねばなるまい。

3）規制緩和のもとでの大阪のタクシー事情については、NHKのETV特集『タクシードライバーの長い夜～規制緩和から3年』（2005年5月21日放送）及びNHKスペシャル『タクシードライバーは眠れない～規制緩和・過酷な競争』（9月17日放送）を参照。

〈会の活動〉記事執筆――山室真澄さん

子どもにとって、日本の道路の現状は？
――アンケート調査の結果から

［『発達』104号（10月25日発売）
特集「子どもの生活環境」中に掲載］

ミネルヴァ書房発行の季刊誌『発達』編集部より、こども環境学会に参加したことがきっかけで、本会に執筆依頼がありました。地域活動連絡係の山室真澄さん（茨城県つくば市在住）に、表記のテーマで執筆していただきました。本会の実施した「クルマ社会と子どもアンケート」の結果を中心に、子どもを取り巻く交通環境の問題を伝えています。どうぞご一読ください。

（特集「子どもの生活環境」のその他の記事）

・こどもの居場所――その重要性と安全性（仙田　満）
・子どもの放課後健全育成と子育て家庭支援の融合――世田谷区“新BOP”の実践例から（藤川恭英）
・「自分の責任で自由に遊ぶ」をモットーに各地に広がる冒険遊び場（加賀谷真由美・小林中・竹村万知子・武藤陽子）
・お父さんを中心にした子どもの体験の場づくり（有馬正史）
・企業と地域との連携による子どもの体験の場づくり（赤羽真紀子）
・自律をうながす教育環境――健康学園での取り組み（井上由美子）

＊この特集は、2本のうちの1本です。

『発達』B5判・120ページ
定価・税込1260円
ミネルヴァ書房
〒607-8494　京都市山科区日ノ岡堤谷町1番地
TEL. 075-581-0661　FAX. 075-581-8379
（どちらも編集部直通）

■講演会『クルマのいらない町づくり』《11月13日》

講師の青木仁さんは、クルマが走り易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）
開場：13:30　**開演**：14:00　**終了**：16:30
場所：東京都江東区亀戸文化センターカメリア6階第三研修室
JR総武線亀戸駅北口下車 明治通りを渡り徒歩1分
資料代：500円
申し込み・問い合わせ　s@simizu.net（世話人・清水）

＊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）
『日本型魅惑都市をつくる』（日本経済新聞社）

■山形で「人にやさしい交通の講演会」《11月12日》

日時：11月12日（土）14時～16時30分
場所：山形市中央公民館（アズ七日町ビル5階、山形駅前から100円バスで8分、七日町下車1分）
講師：今井博之氏（本会会員・小児科医師）
演題：「こどもにやさしい街はすべての人にやさしい街：街づくりと交通」
＊オランダのデルフトで開かれたチャイルドストリート2005に参加されての話もされます。
問い合わせ　小林和彦（地域活動連絡係・別紙名簿参照）

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。

■自転車WG

～交通システムの中に自転車をきちんと位置づけたい～

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。

＊国交省が警察庁と、自転車レーンの実験的設置について協議しているという情報もありますが、具体的進展はまだまだです。自転車利用者・歩行者の声をあげていく必要があります。　（冨田悦哉）

■議論誌WG

議論誌の長所は、深く考えることができる点です。

20日間ゆっくり考えた意見を原稿用紙にまとめ、郵送すれば、約10日後にメンバー相互の意見を読むことができるシステムです。

毎月発行しています。あなたも参加なさいませんか。
（藤田亜津子）

以下のWGもあります。関心のある方のご参加を、さらにお待ちしております。

■IT活用WG

連絡先：e-mail: aca23280@hkg.odn.ne.jp
fax:029-861-3766　（山室真澄）

■交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG（伊藤晃）
■仕事とクルマWG（水野玲子）
■クルマなし子育てWG（藤本真一）
■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）
■省庁交渉WG（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
（杉田正明 sugita@ued.or.jp）

《「車の広告の規制WG」は休止します》

「車の広告の規制WG」について、世話役をやっておられた松本秀勝さんが、事情があり続けることができなくなりました。世話人会ではWGのメンバーを把握していませんので、WGとして活動を続けられたいメンバーの方がいらしたら連絡を、と前回の会報送付時にメッセージ申し上げましたが、特に連絡いただきませんでしたので、このWGを休止したく思います。もし「世話役をやるので再開したい」という方がいらっしゃいましたら世話人まで連絡をお願いします。　（事務局・藤本）

投稿　「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」の発足について　井上保孝・郁美

飲酒運転の上で人をはね、厳罰を恐れて現場を逃走し、アルコール濃度が薄まってから出頭した結果、より悪質なのにもかかわらず刑が軽くなってしまうといった飲酒・ひき逃げ事件が急増しています。

一昨年来、飲酒・ひき逃げ事犯の厳罰化を求める被害者遺族らが、大分、奄美、北海道などで街頭署名活動を行い、署名簿（累計15万名、05年4月現在）を法務大臣に届け、国会でもこの問題を取り上げてもらうよう訴えてまいりました。

これまでの主に地元を中心に行ってきた署名活動を全国的に展開しその活動の輪を広げるために、このたび、「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」を発足させ本格的に活動を広めることにしました。

以下、その発足趣意と今後の活動、被害者遺族の声をご紹介します。

■「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」の発足

□要望内容

飲酒・ひき逃げ事犯に対して、より厳罰が下されるよう、刑法を含む関連法の改正を要望します。

□主要メンバー

共同代表　佐藤啓治・佐藤悦子（大分県東国東郡）
同　高石　弘・高石洋子（北海道江別市）
賛同遺族　秦野敞子（東京都町田市）
同　岩崎悦子（東京都多摩市）
同　佐藤清志（東京都品川区）
幹　事　井上保孝・井上郁美（千葉県千葉市）

□連絡先

〒262-0017千葉市花見川区朝日ヶ丘
4－12－1－1－310
「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」（井上方）
TEL&FAX　043－276－4162
E-mail kanachikanori@cnc.jp

□近々の活動

これからの具体的な活動としては、9月中旬に2日間の合同街頭署名を行います。
合同街頭署名：9月18日（日）、19日（月・祝）
大阪市内で街頭署名活動。

各メンバーはこれ以外に、順次地元でも以下に示すような活動を実施・予定しています。
◎佐藤啓治・悦子：8月24日の民事控訴審において意見陳述にて署名活動に言及。
9月23日に大分県豊後大野市で街頭署名活動。
◎高石弘・洋子：8月30日北海道小樽市にて高校生らを中心に街頭署名活動。
◎井上保孝・郁美：8月28日福島県いわき市の講演会にて言及し署名用紙配布。
その後、各地での講演で署名活動について言及し署名依頼。

□飲酒・ひき逃げ被害者遺族の声

◎「24年しか生きられなかった隆陸（たかみち）、あなたの命を奪った犯人はこんな人間だった。
飲酒運転が悪いことだと知りながら事故直前までビー

ルと発泡酒5.4リットル、焼酎4杯、ウイスキー少々を飲み、最後にビールを飲んだのは何と事故の6分前。

息子を跳ねた後救護することなく、「死んだかもしれない」と思いながら逃げ、酒が抜けてから「出頭しなければ大変なことになる」と考えた。

そして4時間半後に出頭。これが免許を取得してからわずか1年数ヶ月しかたっていない当時19歳の未成年のすることか。

下された判決は業務上過失致死，道路交通法違反で懲役3年。酒が抜けて出頭したことで犯人の罪は軽くなってしまった。

隆陸、あなたの笑顔にふれたい。声がききたい……」

（大分・佐藤悦子）

◎「息子拓那（たくな）は、平成15年2月12日早朝、江別市野幌で起きたひき逃げ事件の犠牲になり、わずか16歳で命を絶たれました。

現在、犯人は、懲役2年10月の受刑中ですが、事故の経緯は、とてもむごいものでした。

車にはねられ、動けない体の上に白い雪が降り積もっている時、犯人は飲酒の発覚を恐れ、何度も拓那を確認しながら、置き去りにして逃げてしまったのです。同乗者もいたのに、人間として一番大切なものが欠落した悪質な行為でした。

ところが、法律は、犯人の心よりもっと不完全なものでした。

逃げたことにより、飲酒を免れ、車の修理をして証拠隠滅をしようとした行為も免れ、寝ないで飲んで遊んで、眠くなってくる朝方に人を撥ねたのに、わき見運転の供述が通り、時速50km/hの供述も、判決文にそのまま載ってしまうのです。

ひき逃げが無くなれば、助かる命があります。

人を跳ねてしまって救護活動をした人より、保身のため逃げた人のほうが刑が軽くなってしまう今の法律は早急に改善されなければなりません。賛同署名をお願いします」

（北海道江別市・高石弘・洋子）

□署名活動へのご協力のお願い

飲酒・ひき逃げ厳罰化を求める署名趣旨にご賛同いただける方は、ぜひ署名にご協力ください。添付用紙をどうぞ自由に配布、複写、お知り合いに転送ください。

また危険運転致死傷罪が適用されていたかもしれないのに、加害者が逃げたために、軽い刑にしか問われなかった事故の被害者遺族および支援者、広く一般に飲酒・ひき逃げの抑止を求める方、どうぞ署名活動に参画ください。各地における賛同者を募っています。

これからも街頭署名活動を各地で行う予定です。
お近くで行われる際には、短時間でも結構ですのでご協力ください。

（千葉県千葉市在住）

＊　＊　＊

（世話人会より）

今回会として協力させていただくこととなり、発足趣意書・署名用紙を同封させていただきました。

投稿　提案

共通目標は「減らそうクルマ」

藤田亜津子

1. 会の現状への疑問

会員の関心分野が多岐にわたっていることは、より多角的な視点を会にもたらすはずですが、現状は、それぞれがそれぞれのやり方で活動しているだけで、多様というよりただバラバラで系統性がなく、時には互いに張り合っているだけのような印象さえ受けます。

ことに、地域性による関心の違いは顕著で、私達はこの会を通して、境遇の異なる地域でのクルマ問題を知り、日本全体としてのクルマ社会を総合的に考えていくべきなのに、これでは何のための全国組織なのか、互いに並行しているだけなのなら、それぞれの地域や団体での活動に専念していればいいではないか、と思う場面もしばしばです。

例えば、地方における公共交通の衰退や不便は、単にその地域だけの問題ではないという認識が必要だと思います。地方都市で大学生活を送る若者は早くからクルマ生活が当然となり、地方勤務を経験した人もクルマの所有を余儀なくされて、次の勤務地へと移動していきます。目的地に鉄道がなくなれば、旅行の全行程をクルマに切り替える人も多いでしょう。貨物の鉄道輸送を推進しようにも、鉄道網が次々と断ち切られ続けているのが現状なのです。こうして、地方で続々と発生し続けるクルマ利用が大都市部になだれ込み、地方での想像を絶するほどの大気汚染や騒音・劣悪な歩行環境を招いているのだと思います。私達は双方をもっと関連づけて理解し合わなくてはならないのではないでしょうか。

ところで、当会会則（40号38ページ参照）第3条に、活動に関する項目があり、その（1）に、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。とあるのですが、これは発足当初のものをそのまま踏襲しているのでしょうか。今や10年を経たのですから、連絡協議会的性格を脱し、会独自の活動方針を第1に打ち出すべき時だと思うのですが、いかがでしょうか。「それら団体の活動の後押し」にしても、地元や当事者の利害が主な動機である住民運動や被害者運動とは一線を画し、会はあくまで「脱クルマ」の立場からの支援としてアピールすべきだと思います。

以下、独自の方針を打ち出す会に変容することになったという仮定で、論を進めます。

2. 個別活動の排他性

今私達は、[交]通事故・[大]気汚染・[騒]音・[歩]行環境・[公]共交通・[自]転車・[路]面電車・[子]どもの生育環境・[人]心の荒廃などに、思いつくまま取り組んでいますが、これらは分類して考える必要があると思います。

（表1）

撲滅・解消すべきもの	[交][大][騒]
改善すべきもの	[歩][公][自][子][人]
促進すべきもの	[路]*

*[公]の一部と思いますが、会では別の扱いのようですので。

さらにこの3つのグループを、クルマ社会の弊害・Aと、脱クルマ社会へ向けての施策・Bに分けたものが（表2）です。

（表2）

A クルマ社会の弊害	[交][大][騒][子][人] [歩][公][自] ‖ ‖ ‖
B 脱クルマ社会への施策	[歩][公][自] [路]

さてここで、Aグループの弊害について、それを個別に解消しようとする活動は、他の分野に関心を持っている人にとっては関連づけにくい活動となります。例えば、交通事故対策は、[大][騒][人][公][自][路]にとっては解決策にはならないし、公共交通の衰退阻止の運動は、[交][大][騒][子][人][歩][自]から見れば関心が持てません。また反対に、Bの活動が際立てば、深刻な状況を直視すべきだとするAの立場と相容れないことになります。さらには、ある活動が、他の分野にとっては後退の方向を示すことさえ生じてきます。次に挙げるのは私の個人的な意見ですが、[交]のためにプラスと思われることが、[人]にはマイナスとなる例です。

会報40号の「代表より」で、「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システム」が

提案されていましたが、私はそんな発想が逆に、本来運転に不可欠なはずの注意力や緊張感を緩め、安易で無責任なクルマ利用者を許容し、結果としてクルマ社会を増大させていくことを危惧します。技術に頼る解決は、クルマ社会がもたらした人間性の疎外をいっそう拡大していくだけだと考えるからです。

また、行動の仕方として、対外交渉のあり方も熟慮されるべきで、例えば、自動車メーカーに抗議・改善を申し入れることが、果たしてクルマ社会を変えるという目的のための根本解決になるのか、私は甚だ疑問を持っています。それはクルマの売上に寄与するだけなのではないかと思うのです。

このように各自がバラバラの思いを持って活動しているこの会で、唯一会員の思いをつないでいるものは何でしょう。私はそれは、「クルマの総量を減らす」ことにほかならない、と考えます。

3. 共通目標は「減らそうクルマ」

クルマが減れば、[交][大][騒]は解消に向かい、[歩][公][自][子][人]は改善され、[路]も含めて好ましい状態へと促進できます。

表にはありませんが、広告規制などはそのための直接的な運動の一つです。スローガンは、クルマの諸問題と並べて「減らそうクルマ」を掲げてありますが、私は、この「減らそうクルマ」という共通目標のもとに諸問題の解決が図られるという基本姿勢を提案します。

その場合、Bグループの項目については、その推進と「減らそうクルマ」の両立はしやすいですが、Aグループの項目では、弊害の解消とクルマを減らすことをつなげる方法を考える必要があります。例として、飲酒運転をなくすために→理解ある飲食店を募って→「飲むなら乗らない」を啓発し、(「乗るなら飲まない」ではなくて)→公共交通の利便をはかり→店の駐車場を縮小する、という構想はどうでしょう。他にも、危険な高齢者運転を減らすために、病院と連携して公共交通を整えていくことが、病院の駐車場スペースの減少につながるなど、駐車場の縮小は、「減らそうクルマ」の数値化できる成果のひとつになりうると思います。

「増え続けるクルマ」という現実に譲歩した、対症療法的な活動に終始していては、この会の存在意義は薄れていってしまいます。「クルマを減らすにはどうするか」にみんなで知恵を出し合い、現実に立ち向かっていくための連帯を私は求めます。いろんな地域のいろんな立場の人たちが集まっているからこそできることを、模索していきたいのです。そして、次項で述べる会の年間活動計画は、

1. 「減らそうクルマ」につながるか
2. 他の分野に相反するものではないか
3. 全国規模で展開できるか

という3つのテストに適ったものが、会員の共通意思に添った活動と見なされるのだと思います。

4. 総会のあり方

【年間活動計画】

(1) 直前の会報で、それまでに会員から募集した年間活動計画案を提示し、各会員は、それらの案の中から参画したいと思うものに、同封のハガキで投票する。

(2) 総会では、ハガキの集計で参画希望者の多かった計画案（複数）について、各提案者による趣旨説明・質疑応答を行ない、総会出席者によって3件程度を最終決定する。

(3) 決定された各計画について、提案者・参画希望者が中心となり推進班をつくる。以後はそのチームに委託され、チームは毎回の会報にその進捗状況を報告する。さらに翌年の総会時に成果をまとめ報告する。

【一極集中脱却】

総会は、各地の会員に等しく出席の機会が与えられなければならないので、全国を5つ程度の地区に分け、各地区が持ち回りで開催するようにします。地域活動連絡係が中心となって各地区に拠点を設け、5年に1度の開催を準備することで、全ての会員が5年に1度は総会に出席しやすい状況をつくれます。また、地域色豊かな食や交通事情の体験などで、遠来の会員をもてなす部分も加われば、毎年の参加もより楽しいものになるでしょう。

以上、会報の貴重なスペースを大量に使うことを心苦しく思いながら、会への率直な提案をさせていただきました。私の認識が誤っているところはどうかご指摘下さい。これを素案に、会活動のあり方・総会のあり方が、会全体で広く議論されていくことを願っています。

（石川県金沢市在住）

投稿

楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその9
ーESCOでgo！ー

鈴木浩司（仮名）

「移動」はヒトの根元的な欲求です。でも、「どのように行くか」は、「どこへ行くか」に比べて興味の対象ではありません。だって、移動するのは「どこかへ行きたいから」で「どうやって行くか」は二次的な問題だからです。だから、移動の度に移動方法を検討する人はあまりいません。いちいち移動方法を問い直していたら、普通は疲れてしまうからです。普段考えていないので「クルマは大気汚染や渋滞や事故など他の人の迷惑を引き起こしている」と言われると、多くの人は「なるほど」と思います。実際、様々なアンケートでは「環境のためなら、クルマの利用を減らしても良い」「自分が渋滞の原因となるなら、他の交通手段を検討する」という答が8割を占めます。世の中には善意の人が多いんです！……が、クルマの利用は減りません。なぜなら「クルマに乗ること（＝移動の手段）は習慣だから」です。習慣を変えるためには、禁煙やダイエットと同じように、「どうすれば良いかという具体的なアドバイス」と「目に見える形での成果（数値）」を「継続的に」示してあげないといけません。皮肉や嫌みは逆効果です。肥満の方に「このデブ！痩せろ！」となじったところで良い結果は得られません。ダイエットは楽しくなくちゃ続きませんよね？

さて、無意識にクルマに乗っている人に、「楽しく継続的」に交通手段に興味を持ってもらうには、どうしたらいいのでしょうか？　多くのドライバーの興味の対象である「燃費を良くすること」と「渋滞を避けること」なら聞いてもらえそうです。

クルマの使い方（アクセルの踏み方）によって燃費は20%くらい向上します。ドライバーに燃費情報をリアルタイムにフィードバックする車載器を装着したら、きっと多くの方がエコドライブをするでしょう。なぜなら、排気ガスやCO_2削減といった環境に良いことをできるだけでなく「燃費削減分は自分のお得だから」です。

渋滞は同じ時刻にみんながそこを通ろうとするから起こります。どんな大渋滞も1割くらい通行車両が減ると、なくなってしまいます。「1割の人が10分ずらして通行すれば渋滞しないのに」なんてことが学術的にも確認されています。もし、カーナビをクルマに着けて移動履歴を1月分くらい送信してもらえば「渋滞させない出発時刻」をアドバイスできます。移動履歴を調べると「50m先のコンビニにクルマで行っていたり、複数の用事をバラバラに済ませている」などといった「当人が自覚していない不合理な行動」も明らかになります。こうした不合理な行動を変更するためのアドバイスも多くの人が聞いてくれそうです。なぜなら、クルマを減らせば生活環境を良くできるだけでなく「燃費や渋滞も減らせて自分もお得だから」です。

ご紹介したカーナビや車載器は決して安くはありません。でも、月々の燃費お得分により5年でモトが取れてしまいます。「カーナビは欲しいけど高いので……」という方に「渋滞をなくし、環境もよくするためのお願い」という形で無利子融資するなら、たくさんの人が買うのではないでしょうか。なぜなら、環境を良くすることに力を貸せるだけでなく「カーナビをタダでゲットできる」からです。

ところで、標題のESCOとは「省エネの方法を提供することで、安くなった光熱費の一部を報酬として受け取る」というビジネスです。多く（実は1割で可）の人が移動方法を変えて渋滞が緩和されたら、全部のクルマの燃費が良くなります。一般市民とESCO契約は結べませんが、物流トラック業界となら契約できそうです。なぜなら、私たちの生活物資を運ぶトラック業界はクルマ利用を減らさせないにも関わらず、激烈な価格競争のため「燃費向上くらいしか利益を高める余力がない」からです。ちなみに、渋滞が半分なくなると10万人規模の都市の物流部門の燃費省エネ額は6億円に上ります。アドバイスの経費を2億円としても1億円の丸儲けですよ？「渋滞をなくし、ガソリン消費量を減らし、移動手段を意識化してもらうことで脱クルマをたぶん促進できる！」ビジネスです。

どなたかいかがでしょう？　おしまい。

（愛知県安城市在住）

投稿　交通事故刑事裁判を傍聴して　磯島　浩

私はよく裁判所へいって交通事故の裁判を傍聴することがあるが、そこで感じるのは、犯人の反省態度のなさである。刑を終えたらまたクルマにのる人間もいるし、通夜や葬式にクルマでのりつけてくる者もいる。要するに彼らは、たまたま運が悪かったとしか考えていないのだ。こんなことだから事故がなくならないのである。

また、裁判官と検察官の対応も問題だ。求刑が短すぎるし、執行猶予を平気でつけてしまう。傍聴していて、怒るよりも呆れてしまう。

皆さんも、平日の昼間時間があいていたら、ぜひ傍聴にいって、このような理不尽な現実を実感してほしいと思う。

（千葉県松戸市在住）

投稿　「変な人」という偏見はなくそう　木村孝子

会報「39号」の投稿「人はなぜクルマをやめられないのだろう」を読みました。

丁寧な投稿でした。そこに記されていた「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」を興味深く読みました。回答では公共交通機関の運行本数が少ない、利用できる本数が少ない、がやめられない理由としてあげられています。現状では、当然といえるでしょう。

「公共機関が便利になってもマイカー通勤を続けるか」の問いに「続ける」の答えがありました。理由は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すごせる、他の人を気にしないでよい。電車やバスは変な人がいて、落ちついて乗っていられないなどの回答がありました。このことについて私の感じたことを書きたいと思います。

退職後、今、主婦である私は、ひととおり、家事、家庭内の雑事が終わると外へいきたくなります。外は花が咲き風がそよと吹き、人がいて楽しいところです。マイカーを持たない私は勿論歩き。どうしても、という用でない限り雨の日は外出は避けることもあります。

私たち社会人は他の人を気にしないで生活することはできません。更に言うなら、他の人を気にして生活しなくてはなりません。手押しぐるまを押して歩行中のお年寄りに会うと、たとえ知らない人でも私は「こんにちは」と声をかけ笑顔を向けるようにしています。当然ではないでしょうか。私もいつか老いてそうなった時、「こんにちは」と笑顔を向けられたら、きっと嬉しいと思うでしょう。

バスや電車には変な人が乗っていると決めつけてはいけません。地球の自然も病み、未就職者も増え、平和憲法も壊されようとしている今、変にみえる人があるいは電車やバスにいるかもしれません。でもそういう人を疎外するのは人間の道ではないと私は思います。なにか一見変わったようにみえる人が電車に乗っていて、その人のそばが空席になっていることがあります。私はその空席に私の席をとります。私の将来になにかあって私が人々から変な人にみえたとき、私のそばにだれか座ってくれる人がいたら、私はきっと嬉しいと思うでしょう。

人を変な人と決めつけることを私はしたくない。電車やバスに乗ると、変な人どころか、いろんな親子づれやカップルやいろんな団体がいて楽しい。クルマはわき見運転できないけれど、電車やバスなら、四季おりおりに変わる景色を楽しめて、振動が心をウキウキさせます。狭いクルマの中で自分一人の世界を守って他と交わらない、こんな生活は、私は否定したいと思います。

（茨城県龍ヶ崎市在住）

投稿

地球規模の国難は間近に

小林和彦

かなりどぎつい表現のタイトルと言われそうだが、私の個人的感触としてはこのタイトルはさほど不適切な表現とは思えない。それだけ最近の日本を含む世界各地での異常気象の頻発は地球温暖化の進展を裏付けているのではないか。

私はむろん地球温暖化問題に精通した専門的科学者ではなく、全くの素人でしかないし、専門家の多くが異常気象と地球温暖化の進展との関係付けについて結論を出すことにきわめて慎重である。むろん、この二つの関連性の立証には天文学的データの集積と解析が必要であり、それが科学者としての良心なのかもしれない。

だから私のように科学的根拠の裏づけもなしに異常気象と地球温暖化との関連性を声高に叫ぶことに対しては多くの異議が予想される。それでも私は敢えて言いたい。地球温暖化は識者の予測をはるかに超えて進み、異常気象は今後ますます巨大化しながら世界各地で頻発し、やがて人類の存続に関わる全地球的規模の災厄が訪れるであろうと。

地球温暖化自体を科学的根拠に欠けた盲説とまで述べる“識者”も居るが、これだけの夥しいクルマが往来して地球環境に何ら負荷をかけないと考えること自体がおかしい。いつまでも「科学的立証」だけを待っている間に地球環境が取り返しのつかない事態にまで至ってしまっているということだってありえるのだ。

私は昨年の九月にタイのバンコクを訪れた（当会報38号28ページ参照）が、まだ先進国入りしたとは言い難い国なのに、東京都心を上回る多くのクルマが走行する姿を目にして慄然とした。同じような急速なクルマ社会の進展は中国など多くの他の国々でも著しい。だから全世界から排出される二酸化炭素は物凄い量になる。今後この趨勢が加速度的に進展することは疑いない。だからそら恐ろしいのだ。これも日本人や欧米人など“先進国人”の、クルマに依存しきった生活を後追いしているからである。

“国難”というからには“外敵”の存在が前提となるが、実は既に地球の内部の隅々まで巣食っている。その主力部隊こそクルマという名のエイリアン（通常は外国人の意味。ここでは宇宙人）そっくりのインベーダー（侵略者。かつて大流行したインベーダーゲームを想起してほしい）達がウィルスの如く世界各国を荒らし回っている。しかし地球人たちは彼らが演じる颯爽とした麗しいマドンナやイケメンの虜になりさがり、彼らが“外敵”であることを気付く者は少ない。実は彼らは日常的な“マドンナ刺客”であり、個別的テロにより全世界で毎年50万人以上を天界に送り、更に排ガスにより大量の緩慢毒殺を繰り返す。

また、人間の頭脳にあたる中心市街地は駐車場ばかりが乱造されて顔面が崩れ、かつ衰退の一途をたどり、郊外進出の大型店すら撤退や閉店が相次ぐ。それでも懲りもせず行政は“景気浮揚”を図る。その様はまるで脳細胞が萎縮して空洞部分が増えるアルツハイマー病を患い徘徊する認知症老人と酷似している。エイリアンはそれだけで満足しない。

最終的な超巨大大量破壊兵器こそ二酸化炭素等による気候大変動である。すでにこの兵器の“小型実験”（えっ！スマトラ沖大地震と巨大津波が実験？）は重ねられており、海面が更に上昇した時点で大地震との協働戦線により大豪雨や暴風を送り込むことだってありうる。この超巨大大量破壊兵器は地球の外に隠匿されているわけではない。すでに我々を覆い尽くしている。しかし未だに超巨大大量破壊兵器の発見は科学的に立証できないから今すぐのアクションは慎むべしとの声が“識者”の間でも根強い。彼らは「たかがクルマ」と言うが、私は「されどクルマ」と言いたい。（2005年8月現在）

（山形県山形市在住）

投稿　ヤマト運輸の利用をどう考えますか？

山室真澄

当会の会報はヤマト運輸を利用して皆様に届いています。ヤマト運輸はサービスのきめが細かく、かつ料金が安いと好評ですが、その陰にはコスト削減の為に、任意保険に入っていない、という実態があります。大手宅配業者では、日本通運や佐川急便は任意保険に入っていますが、ヤマト運輸は入っていません。

その為にどういうことが起こっているか。事故が起こると、被害者遺族が声を挙げなければヤマト運輸は被害者に対して泣き寝入りを迫ることまでしているのです。過失はヤマト運輸になく、轢き殺されてしまった被害者の方にある、「死人に口なし」と。

その実態は、事故直後からあらゆる会社側・会社顧問弁護士らによる脅迫ともとれる言動にも負けず、ヤマト運輸と闘っている、ある被害者遺族とその支援者らで作っている下記ホームページで知ることができます。

「NPO法人KENTO（K交通事故をE永遠にNなくすT友だちのO輪）」

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

この会報にはたびたび、私は自動車を使っていません、使う人の気がしれない、との投稿が寄せられます。しかし、使っている人の多くは、利便性と経済性の為に使っているのだと思います。私が住んでいるつくば市など、最寄りJR駅までバスで往復したら800円以上かかりますが、自家用車だと駐車場に1日入れてもそれより安く、かつ終電で帰ると、バスはおろかタクシーもありません。クルマを使わざるを得ないのです。

ヤマト運輸のように自宅まで荷物を取りに来てくれる、届けてくれる、かつ安い、というのは、確かに便利です。しかし、それ故に、生活道路に大きなクルマが入り込んでいるのも事実です（郵便局だと大抵、バイクか自転車ですね）。実際、生活道路（自宅前≒50m以内）で遊んでいた3歳の女の子がヤマト運輸のトラックに轢かれて死亡した事故もあります。

それでもせめて任意保険に入り、万が一の事故には手厚く補償するならまだしも、任意保険に入らずに、二度と同様の死亡事故を起こさないための徹底した対策を講ずることもなく、コスト削減を図る企業に、私達の会報送付を頼んでいいのでしょうか。ヤマト運輸を使わないで郵送にすると、コストアップから会費が値上げになるかもしれません。それでも私は、皆様にお願いしたいと思います。ヤマト運輸を使うのはやめましょう。生活の場でも極力使わないようにしましょう。

（茨城県つくば市在住）

ヤマト運輸・重大事故運輸局への報告まとめ（1999～2003）5カ年（単位：人）

年度	概要（確認できる分のみ）					
	歩行者	自転車	バイク	車	トラック	その他
1999	5	1	3	7	—	4
2000	5	3	6	6	3	2
2001	—	2	3	5	—	4
2002	—	3	5	6	—	1
2003	6	1	4	10	1	3

★行政から開示された情報をもとに被害者遺族がまとめたもの。
★運輸局への事故報告書は、あくまでも運送業者の立場からのみ判断して書き、提出するものである。
★事故報告の内容が、もう片方の当事者である被害者側には、事実であるか等の確認がされることはない。
★運輸局へは事故後より30日以内の報告であるため、被害者が事故報告書作成後に死亡することがあり、そのため死亡者数の実態はあきらかでない。

投稿

私のみたヨーロッパ　その1
オランダ・アムステルダム

杉田久美子

3月の初めに大学の経済の先生（中国人）と夫と私の3人でオランダ・ドイツ・フランスの都市を旅行しました。3回シリーズでその感想記をお届けします。

★アムステルダム中央駅とトラム（路面電車）

スキポール空港から鉄道に乗り換えて、3月には珍しい雪景色の車窓を楽しみながらアムステルダム中央駅に着きました。駅を出ると、すぐ目の前を頻繁に長いトラムが行き交っていました。駅前の道を人々がトラムをやりすごしながら自由に歩いていて、想像以上にトラムと人々が一体的な風景に驚きました。

駅前は右手にタクシースタンドと屋外駐輪場と立体駐輪場がありました。どちらも簡素でしたが、駅からは至近距離でした。真ん前がトラムの電停になっていて、その左手の端にバスの発着場が配置されていました。駅前ロータリーには一般車両は入れませんでした。運河の先の道路を行くと、初めてクルマが走っていました。

★チケットキャンセラー

次に駅に着いた数両編成のトラムのいくつものドアがバンと開いて、どっと乗客が降りてくる情景に目を見張りました（写真1）。これを可能にしているのが「チケットキャンセラー」（写真2）です。日本語では「信用乗車方式」と言われているそうです。乗車券や回数券を予め購入しておき、車内のチケットキャンセラー機で日付を印字して終わりです。ですから、切符を買わないでただ乗りしようと思えばできます。しかし、時々、検札があり、見つかればこっぴどく叱られ、かなりの罰金をとられるそうです。

写真1　ドアが開くと、どっと人々が降り、駅に向かう

写真2　チケットキャンセラーで日付を印字する乗客

★公共交通は市民の財産（シビルミニマム）

ヨーロッパでは公共交通は市民の財産（シビルミニマム）として、多くの税金が投入されているそうです。公共交通の充実は生活の質を高める重要な要素です。子どもも、若者も、高齢者も、主婦も、会社員も労働者も、クルマがなくても自立的に移動できる交通のモデルがアムステルダムにあると感じました。

★旧式の自転車と鉄の鎖

駅前の駐輪場に満杯の自転車と道路のあちこちに駐輪されていた自転車から想像するに、冬でも大いに利用されているようでした。アムステルダム大学の図書館になっている旧東インド会社近くの道はゾーン30（クルマは速度制限30キロ）と自転車専用道があって、雪道を自転車の学生が行き交っていました。（写真3）。旧式の自転車も多く、これまた、鍵も旧式で、太くて頑丈な鎖が使われていました。若い女性達がこの旧式の自転車に乗り、鉄の鎖をかけるのですから、驚きました。同行した中国人はオランダの自転車を見て、「ここは技術が停まっている！」と叫びました。

写真3　アムステルダム大学の図書館として使われている旧東インド会社前のゾーン30の道路

写真4　両脇の建物を背景に道路の真ん中を凛として走るトラム

★お行儀よく並んだ建物達

駅からホテルまでスーツケースを引きながら、雪景色の通りを歩きました。道路のまん中をトラムの線路が2車線あり、その両脇がそれぞれ1～2車線の車道になっていて、それ程広くない歩道がありました。歩道に沿って4～5階建ての色とりどりの建物が行儀良く並んでいました。体が大きいオランダ人にはそぐわない程にスモールサイズで可愛らしい建物を両側に配して、道路の真ん中を凛としてトラムが走っていました。(写真4)

★「快適都市空間をつくる」

アムステルダムの町の魅力は道路空間（運河も含めて）を最大限生かしていることだと実感しました。ここでは常に道路側に建物の顔が向けられていました。道路空間は永久的な公共空間として、有効に活用すべきという共通認識のもとに建物が造られていると思いました。

★トラムと遊覧船に乗って町の景観を楽しむ

次の日は町のはずれまでトラムに乗りました。その路線沿線は1階部分が商業店舗やオフィスになった低層から中層の集合住宅が続きました。次に遊覧船に乗って運河巡りをしました。縦横に走る運河から両脇に立ち並ぶ新旧の建物や運河の橋に停車するトラムを楽しみました。町の中心街で降り、散策し、夜は怪しげな歓楽街にも行きました。

町の賑わいと景観が魅力の町。これを支えているのがコンパクトにまとまって集住する生活様式と、歩きと自転車と公共交通による交通手段の充実だと思いました。運河や道路という公共空間の生かし方もこの町の財産だと思いました。アムステルダムには2泊して、次の宿泊地のドイツのケルンに向かいました。

（千葉県松戸市在住）

投稿　江東区の自転車道

清水真哉

先月末、生まれて初めて自分のお金で自転車を買いました。アルミフレームのクロスバイク風軽量車で、ママチャリ並みの価格でゲットしました。

それ以来喜んで自転車を走らせているのですが、現在ゆえあって居住している江東区が、実は大変先進的な自転車道の町であることに気がつきました。

江東区はもともと江戸時代に縦横に掘られた水路の町で、自転車道は主としてその水路沿いに造られています。旧中川および荒川沿い、高速道路小松川線下の竪川河川敷公園、横十間川親水公園、仙台堀川公園、などが今まで自分で自転車で走ったところですが、公園と称されながら自転車道としての利用が十分可能で、例えば私は、家の近くにある自転車道の入口から入ってしまうと、江東区役所近くの出口まで一度も自動車用道路と平面交差することなく走ることが出来ます。道路と交差するところでは地下道が掘られているのです。

また横十間川と小名木川が交わるところではクローバー橋という、自転車と歩行者のための橋が架かっています。「川と公園めぐり」という江東区で作っているパンフで見ると、その他にもまだまだ伸びているようで、これからの楽しみが一杯です。

これらの施設は、ドイツの自転車の町と呼ばれるところの自転車道を見てきた目からしても評価に値します。

しかしこの「自転車道」は、明らかな自転車専用の施設も数多くありながら、区としては自転車道とは定義づけておらず、区のパンフでは親水公園、緑道公園、散歩道、ジョギングコースなどとして紹介されています。

また江東区の施策全体が自転車に好意的であるとまでは言えないため、自転車の町ではなく自転車道の町と、とりあえず呼んでいます。自転車関連の施策を充実してもらい、いずれ本当の自転車の町として売り出せないかと企(たくら)んでいます。

皆様、機会がありましたら、江東区まで自転車に乗りに来て下さい。　（東京都江東区在住）

投稿　東芝グループが提案した函館LRT構想

中里俊之

6月3日の北海道新聞で驚くべき情報が伝えられた。それは東芝エレベータ社（東京）が2015年予定の新幹線新青森-新函館開業時をメドに、函館市電の延伸・LRT化を柱にした、函館市西部地区のまちづくりプラン「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」を作成し、実現に向けて各方面へ提案するというものであった。

記事では最低限の内容しかわからなかったので、同社へ広報誌を請求し、取り寄せたところ、予想以上に充実した内容であることが判明した。以下にその概要を紹介する。

函館山、ハリストス正教会など函館を代表する観光スポットを抱える函館西部地区だが、かつては函館随一の中心市街地でもあった。しかし、郊外への人口流出によって区域内の人口の減少、高齢化が進行。最近では区域内に空家も目立ち始め、このまま推移すれば、歴史的な街並みの維持すら困難になることが懸念され、街並みを維持する担い手ともなる居住人口の増加が課題となっていた。今回発表されたプロジェクトは西部地区を路面電車を始めとする交通環境の改善によって、「歩くのが楽しい街、住みよい街」に改良し、居住人口の増加と観光客の利便双方を向上させることを目的としている。

まず、函館市電にLRT低床車を導入するとともに、JR函館駅から17km先の新幹線新函館駅（現在のJR渡島大野駅）まで路線を延長、ないしはJR線に直通させる。これと並行して函館駅前-函館どっく前間の路面区間を「ハコダテ・スローモール」とし、軌道を歩道寄りに移設するという。これによって歩道からクルマに邪魔されずに電車を利用でき、同時に歩行時の安全性も向上する。これに対して、前述の延長区間は「ファストモール」と称され、市街地と郊外で速度を切り替えられるLRTの特徴を活かしたものとなっている。また、路線延長は湯の川から函館空港方面や、函館どっくから外人墓地方面などでも計画しているという。

路面電車の改良だけでは、坂の多い函館西部地区をすべてカバーするのは難しい。そこでプロジェクトでは主要な3箇所の坂に「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」と呼ばれる屋外型エスカレーターを設置し、電停周辺と連絡させる。これによって高齢者が冬の凍結時でも坂を自由に行き来できるようになる。また、エスカレーター横の車道部分は多目的道路とし、時間帯によってクルマを規制し、イベント会場や子どもの遊び場としても使用できるという。このほか、居住人口の増加策として、空家を職住一体型の現代版「長屋」とし、市民に加えて国内外のデザイナーや芸術家などにも移住を呼びかけることや、観光客へITを活用した情報サービスの充実を図ることなどが挙げられている。

今後、東芝エレベータ社はこの案を函館市、北海道庁などに対して提案するとしており、事業化された場合、屋外エスカレータの建設費数億円については同社が負担するという条件を示している。今のところプロジェクトについて、函館市は公式なコメントをしていない。クルマ規制の是非など、これまでの函館市にとって未経験の分野も多く、現時点でこの構想が実現するかは未知数である。しかし、これまで産業界として、クルマ社会化を

推し進めてきた側の国内の大企業が、脱クルマ型の地域振興計画を示したのは画期的であり、今後につながる価値ある提言であることは間違いなく言えるだろう。今後の展開が大いに注目される。また、私自身もあらゆる機会を通じてこうした構想が実現に向かうよう声を上げていきたいと思う。

（北海道函館市在住）

投稿　横浜で教職員の自家用車通勤を禁止

古川量巳

横浜市が、市内の公立学校の教・職員の自家用車通勤を禁止することになりました。学校敷地内の駐車禁止はすでに4月から実施されていて、クルマ通勤禁止は10月から実施されます。児童、生徒の通学途中の安全、自動車使用抑制という環境教育の率先垂範に資するなどが理由です。

前号で、山口県の林裕之さんが、地方公務員の通勤状況などについてアンケート調査の結果を報告しておられます。横浜市教育委員会の措置は状況改善への一歩として歓迎したいと思います。これが全国の学校に広がることを期待したいものです。横浜のように公共交通機関が整備されていない地方では無理ではないかという意見もありますが、児童、生徒は徒歩や自転車、バス、電車で通学しています。

私も、住んでいる藤沢市の教育委員会に実施を求めています。教・職員だけではなく市の職員すべてに広げられるように、市議会の各派にも資料（横浜市教委の文、今井さんの冊子、会のアンケート結果）を届けたりしています。いい結果をご報告できるようにがんばります。

横浜市教育委員会の出した文書をごらんになりたい方は、古川までご請求ください。コピーをお送りします。会員のみなさんがお住まいの近くの市町村、県などにクルマ通勤の抑制を求められる場合、資料として参考にしていただければと思います。多くの方にご利用いただいて、すべての校区でノーカー通勤が実現することを願います。

（神奈川県藤沢市在住）

私の イチおし …… 書籍イチおし

「樋口健二 報道写真集成 日本列島 '66－'05」

著者 樋口健二
こぶし書房
2005年7月15日 初版発行
4200円 256ページ

推薦者／佐藤 誠

日本の高度経済成長から現在の影の部分を明らかにした写真集です。

原子力、自動車など巨大産業と繋がりのある組織が避けている問題や経済優先がいかに人間の暮らしと自然を犠牲にしているかを社会的弱者の視点から鋭く表現しています。

（三重県鈴鹿市在住）

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

川跡遊歩道の整備について、世田谷区とのやりとり

冨田悦哉

世田谷区にはかつての都市河川を暗渠として地上を「緑道」としたものが各所にあります。

以下はその緑道の整備・運営について私が世田谷区とやりとりした内容です。

会員みなさんの活動の参考になればと、紹介させていただきます。

冨田から意見提出 (2005/07/05)

私は以前、区内の川跡緑道をいくつかたどって歩いてみましたが、車道と交差する個所で緑道が分断されることが多いのですね。そういう場所は横断歩道もなく、ひどい場合は緑道の方をガードレールで塞いであるのです。緑道を散策したり、また自動車から分離された安全な生活道として利用する方々は多いと思うのですが、緑道の分断は大変興ざめであり困惑です。

おそらくは緑道は「道路」ではなく「公園」の分類だからなのでしょうが、「緑道」と称して道としての役割を担っているからには、通行の一貫性が確保されたいものです。

歩行者の通行権を尊重し、文化としての歩行環境を整備し、加えてかつての都市河川の面影をたどる通い路を保全するという視点が必要かと思います。

私は区内の緑道が車道を渡る地点はすべて横断歩道を設けるべきだと考えます。必要な場所については信号機の設置もあってしかるべきでしょう。

世田谷区の緑道の運営でご考慮いただけますでしょうか。

世田谷区からの回答 (2005/07/12)

日ごろから世田谷区の事業にご理解、ご協力くださいましてありがとうございます。またこの度は「区民の声」をお寄せくださいましてありがとうございました。

区内の緑道は、冨田様のご指摘のとおり、一部の場所で通行の一貫性がない箇所がございます。

理由としましては、飛び出し防止等の安全対策のため、緑道と道路に柵を設けるようにとの警察の指導があります。

また、この部分はもともと河川に橋が架かっていた所なので、道路を人が横断する状況にはなっていませんでした。緑道が整備されたことにより連続性を確保するため横断歩道の設置が求められているわけですが、新規で設置する場合には交通管理者である警察との調整が必要となり、安全対策の問題から難しいと思われます。

次に、世田谷区では、公園や緑道等の新設や改修の際には、必ず地元説明会や設計・管理方法を話し合うワークショップ等を開催し、地元の皆様に説明をしながら工事を進めています。その際、利用している方々から、安全対策のため、柵等での分断をしてほしい、とのご意見がでる場合があります。その場合は日常利用されている方々のご意見を尊重した整備を行うようにしております。

公園や緑道等は、利用する方々の安全で、快適な空間になるよう、整備を進めてまいりたいと思います。

皆様方からお寄せいただきましたご意見を参考に、今後も、みどりの保全を創出し、みどり豊かな世田谷区の実現に向け、努力していきたいと思いますので、ご協力のほどお願いいたします。

平成17年7月12日

世田谷区都市整備部街づくり推進課 みどり公園担当

冨田から再度意見提出 (2005/07/16)

お忙しい中、お返事をくださりありがとうございました。

警察の「飛び出し防止等の安全対策」が緑道に柵を設けて通行まで阻害してしまうのは過剰であると思います。地元の方の意向が緑道の通行遮断であるとすると大変意外な感があります。柵を設けるとしても飛び出し防止やバイク進入防止のためで、歩行者は通り抜けられるものを希望なさるのではないでしょうか。

柵を設けるといっても、歩行者は通れる程度のものもあれば、完全に通行を遮断してしまうものもあります。私が問題にしているのは、完全に緑道通行を遮断してしまう柵のことです。

私が申し上げている「柵で塞がず、横断歩道を設ける」は安全確保の視点も含みます。

緑道が柵で塞がれていれば、歩行者は並行する車道にいったん出なければなりません。それよりは車両から保護された緑道内を継続して通行した方が安全であることは明らかです。

緑道が車道を横切る個所には横断歩道が無いよりはあった方がよいと思います。車道通行の車両運転者の注意を喚起することにもなります。

「柵で塞がず、横断歩道を設ける」が安全対策と矛盾するとは思えません。

当然、交通管理者である警察との調整は必要でしょうが、緑道の設置者としてあえてそれをしていただきたいというのが私の要望です。

直ちに全緑道の改善というのは無理と思います。

今後の緑道改修の機会に順次実施していただければと希望します。

また、緑道の設備・構造の指針にご考慮いただけますようお願いします。

(再度意見に対する世田谷区からの返答は無し)

(東京都世田谷区在住)

もみじの葉っぱもまっ赤だな

街の中から、かん高い子どもの喚声がきこえません。
いつから童謡は唄われなくなったのでしょう。
作曲家の服部公一さんは
「外でかくれんぼしたり鬼ごっこすると大きな声になります。
家の中でのゲームや勉強は囁く声で充分。
子どもたちの声が小さいのは、生活環境のせいです。
お母さんも声を出して歌ってくださーい」

もともと、子どもの歌は遊びといっしょに伝わりました。
生きもののこと、自然を愛しむ心をうたう童謡。
色づいた木の葉、大人もいっしょに唄ってみては。

(イラスト・文／種村康子・北海道札幌市在住)

車に未来奪われた わが子よ―

16のパネル 命の叫び

「いのちのパネル」を前にする小野茂さん（手前）と前田敏章さん。その後ろの内山孝子さんは輪禍で夫を失った

「交通犯罪」ただす遺族

心からの声がある。

「たくさんの未来があったのに、二十一歳と五カ月で、その生命を絶たれてしまった。娘の笑顔が見たい、声が聞きたい」

「たまには、私たちのところにも、ひょうきんな顔を見せに来てほしいなあ。とっても寂しいんだから。お願い」

「車は凶器です。お願い誰も殺さないで！誰にもこんな思いをしてほしくないのです」

写真が添えられている。車に命を奪われた人たち。こちらを見て、ほほ笑んでいる。

「いのちのパネル」という。縦五九・四㌢、横四二㌢。北海道交通事故被害者の会（☎011・2333・5130）の実行委員会が作った。

会の副代表を務める小野茂さん（㌶）＝札幌市白石区＝が提案した。

小野さんは六年前の夏の朝、長男善徳さんを亡くした。居眠り運転の乗用車にはねられた。二十六歳だった。

「息子と顔を合わせる時間を増やそうと思っていました。あの朝も、同じ六時に起きて、見送ったんです。でも、八時に警察から電話で事故を知らされた。後はもう、悲しみと怒りと苦しみの記憶しかありません」

小野さんは二十九歳のとき、屋根から転落して脊髄を損傷し、車いす利用者になった。「なにくそ」という気持ちで、車いすマラソンを始めた。善徳さんは、そんな父親の練習に付き添い、傍らから励ましし続けた。

小野さんは言う。

「私たち遺族はいつも自問しています。愛する者の死はなんだったのか、自分は彼らの死を無駄にしていないかと。『いのちのパネル』は、その一つの答えです」

被害者の会は会員百二十人。パネルは、そのうち十六人分。かけがえのない人から引き裂かれた悲嘆に、ある程度整理がついた人たちだ。

代表の前田敏章さん（㌶）＝札幌市西区＝も、失った人の「声」に突き動かされている。

一九九五年の十月、長女千尋さんを十七歳で亡くした。前方不注意のワゴン車が「通り魔」のように命を奪った。

五年後、前田さんはホームページ「交通死―遺された親の叫び」を開く。遺族の裁判を支援する。事故の現場に出かけて、遺族らに助言する。いのちのパネルにも、千尋さんの写真とメッセージを寄せた。

「娘は何の落ち度もないのに、一方的にすべてを奪われました。その無念を担えるのは、親しかいない。そう思って活動しています。でも、娘は喜んでくれているだろうか、と問いつづけています。心の中の娘とともに生きるのが、使命だと思い定めています」

パネルには、そうした人たちの願いがこめられている。

初めてのパネル展は二年前、札幌市内の地下鉄駅コンコースで開き、十三枚を披露した。そのうちの六枚は、札幌市手稲区の札幌運転免許試験場にある。

被害者の会は、輪禍の多くを「交通犯罪」と呼ぶ。速度超過、飲酒・居眠り運転、前方不注意。人をはねれば命にかかわることを知りながら、そうした違反を犯したのではないか。

宮城県多賀城市では五月末、飲酒運転の車が高校生の列に突っ込み、三人が死亡、二十四人が重軽傷を負う事故があったばかりだ。

「こんなに人命が軽視され、人権無視がまかり通る世の中は、おかしくないですか。異常な『クルマ優先社会』といえないでしょうか」

そう問いたくて、小野さんたちはパネルの常設をめざす。五月には、A4判の大きさにして、二十六の冊子を作った。（編集委員　村山　健）

ひと語り もの語り

2005年6月14日
北海道新聞

本会会員の前田敏章さんが代表を務める「北海道交通事故被害者の会」が、クルマに命を奪われた人々のことを伝える、「いのちのパネル」を作成しています。この「いのちのパネル」について紹介をした記事です。

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。

8月27日現在、2005年度の会費納入者・団体は233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』―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～40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

衆議院議員選挙に合わせての政党政策質問について、回答リストを皆様にお送りしましたが、会員の方から疑問の声が届きました。指摘くださった方は「会が特定の政党を指向しているように受け止められる可能性があり心配」とのこと。私としては、党の回答は政党の公式な見解であること、運動としては超党のスタンスで事実を伝えていると理解いただけると思っています。会員の方は選挙に参加するときに、各党のクルマ問題への対応については特に興味を持っておられるのではないかと思い送付を提案し、世話人会で判断し送付しました。次回選挙のときはこういったことはやめたほうがよい、というご意見ある方は（続けたほうがよいという方も）ぜひご連絡ください。

今回、遺族の方が中心となって進めておられる、飲酒ひき逃げについての刑罰強化の署名用紙を同封しました。ぜひ多くの方の賛同を集めていただければありがたく思います。この署名を、横浜カーフリーデー（YCFD）の中でもやってみようと提案しましたがYCFD運営会で却下されました。「車社会の中にあって、個人の責任を問うことよりもまず社会・制度の改善をめざすべき。問題を運転手個人の資質や過失に焦点をあてると、運動の方向を見誤り、政策の転換につながらず、車依存社会を結果として温存してしまうだろう」という意見が、運営会では多勢だったと説明を受けました。YCFDはお祭り的「楽しさ」のアピールを前面に出しているので、こういった判断になったと思います。私たちの運動としても、刑罰強化というのは実は暫定的な手段と位置づけられると思います。交通事故の解決には、根本的な「物理的対策」が終着点だからです。しかし、クルマ社会を問い直す運動がまだまだ微力な中、ひとつひとつの運動を大事に応援していくべきだとも、また思っています。ぜひご協力ください。

WWWへのご協力お願い

ホームページ経由で外部から連絡が来ることも増えてきました。会員の皆様ご自身でページを持っておられる方は、リンクを設定しますのでご連絡ください。制作に協力いただける方はお声がけください。
※URLは表紙参照（担当：事務局藤本）

編集後記 ●仕事が過密になってしまい、今回は編集作業を粟野さんにお願いしました。今号は投稿がいつになく多くて、うれしくなりました。次号も期待してお待ちしております。（足立）●今号では、原稿の整理からページ構成の検討といった編集の基幹的な作業を担うこととなった。慣れない仕事なので、先輩の足立世話人に手伝ってもらいながら作業を進めたが、不手際などがあれば私の責任である。ところで、最近テレビを見ていて大いに気になるのは、クルマのナンバープレートにやたらとボカシがかかっていることだ。クルマの“肖像権”保護か。個人情報の保護のためにナンバーが映らないようにという配慮なのだろうか。人間の顔という高度な個人情報がもろにさらされている一方で、クルマのナンバーだけ“覆面”というのはちょっと“過保護”すぎないか。これではナンバープレートの意味がないのではあるまいか。みなさんのご意見を伺ってみたいものだ。（粟野）●友人からもらったマウンテンバイクを通勤に使っていました。マメに手入れはしていたものの、年代物ゆえにあちこちにガタがきています。先日はついに、変速レバーが壊れました。ぼちぼち引退かと思っていたので、これを機に新車購入を決意。どうせならいいものをと、専門店で相談して、ぼくにとっては思い切った値段のクロスバイクを注文しました。そして納車。いやはや、いい自転車は実に乗りやすい。それまで気になっていた路面のわずかな凸凹も、歩道の段差も難なくやり過ごし、ギヤチェンジをしても違和感がなく、スイスイと快適に走ってくれます。こいつならどこまでも乗っていけるぞ、という気分です。季節はまさに秋本番。雑木林脇の道ばたには柿や栗の実が落ちていて、畑の畦ではヒガンバナが真っ赤な花を咲かせています。今朝はキンモクセイの香りが鼻をかすめました。秋色の風に包まれながら、気持ちのいい通勤をしています。（梅沢）

代表より　古川量巳

京都議定書から離脱していたアメリカがやっとCO_2排出削減の必要性を認めました。アメリカと言えば世界最大のCO_2排出国。日本が世界の排出量の5.2％であるのに対して24.4％、世界のほぼ4分の1を出している国ですからこれからの動向に目を離せません。地球温暖化は、海面水位が上がって島嶼国や低地国が水没するというだけではない。異常気象を伴いますから、台風や洪水、熱波、干ばつ、農業に適した地域が砂漠化するなど人類の将来に関わる大問題。

日本はというと、世界の2％の人口で5.2％を出している。年間一人あたり2.6トンものCO_2を出していることになります。90年比6％減らすためにはこれから12～14％の削減が必要。クールビズ、電器のスイッチをこまめに切ろうなど言われています。もちろんこれも必要ですが、自動車のトリップを減らすと削減効果が大きいのです。例えば、一人が4キロ、自動車をやめて歩行に切り替えると770gのCO_2が減ります。TVを3時間消して減るのが120g、クーラーを27度から28度に上げて減るのが50gですから、効果の大きさがよく分かります。ちなみに、日本人は一人一日平均7kg強のCO_2を出していますから、840～980g減らすことが必要です。クルマのトリップ数を減らすことの必要性を物語る数字です。

■「クルマ社会を問い直す」発行のお知らせと投稿規定■

- 次号発行予定：2006年1月中～下旬
- 原稿締め切り：11月30日（締め切り厳守でお願いします）
- 送付先：粟野・足立（別紙名簿参照）
- 文書字数：1500字以内（超える場合は必ずご相談ください）。短文でもどうぞ。
- なるべくMicrosoft Wordファイルで、1行につき25字、60行以内の書式でお送りください。電子メールでお送りいただく場合、メールの本文にペーストして送付することはご遠慮ください。
- 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。

お詫び

会報40号で一部に落丁がありました。気づかずにそのまま発送してしまい、ご迷惑をおかけした読者の皆様には、深くお詫びいたします。なお、落丁にお気づきの方は、事務局・藤本までお申し出ください。正本をお送りいたします。

版下作成：梅沢博　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文