クルマ社会を問い直す

http://boat.zero.ad.jp/simi/tnk/
e-mail:kstn@boat.zero.ad.jp

※会のホームページとメールアドレスが変更となりました。

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：足立礼子・木村利雄・
冨田悦哉・藤田亜津子・
粟野　宏
入力：青木　勝
郵便振替口座：00140-7-39161

44

2006年7月31日発行
（年4回発行）
一部400円（送料含）

フランス・ストラスブール市内の、自動車のスピードダウンを促すジグザグ走行道路
（撮影／杉田久美子さん）

トピックス 第12回総会・講演会を開催（2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
第12回総会を開催（木村利雄）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2005年度活動報告／2006年度活動計画／会計報告・予算・・・3
講演会「自転車活用推進研究会の活動と目指すもの」（小林成基）・・・5
講演会「脱クルマの課題の広がりと深み」（杉田正明）・・・11
意見交換会報告（木村利雄）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
懇親会で少し元気をもらいました。（後藤昇）・・・・・・・・15
第51回子どもを守る文化会議「子どもと環境」分科会参加報告（朝倉幹晴）・・・15
活動提案
あなた1人からでもできる自治体（教育委員会会議・議会）への働きかけ（朝倉幹晴）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
案内　案内板・ワーキンググループから・・・・・・・・・・・・・18
会員の書いた書籍案内・海外論文の案内・・・・・・19
論文寄稿
職業運転手の労働をめぐる問題（川村雅則）・・・・・・・・・20
要望・意見活動例
道路の路側帯・違法駐車の改善を求めて（木原浩貴）・・・24
投稿　ガソリンを使わない社会を目指そう（杉原淳）・・・25
ついに登場　函館市電にLRT低床車（中里俊之）・・・25
自動車事故を減らすための諸問題（磯島浩）・・・26
日本でも都市のトロリーバスの復活を（小松敏郎）・・・27
このけばけばしさ、「国家の品格」どころでない！（小林和彦）・・・28
会報43号に接し、又第12回総会に出席して思ったこと、決心したこと（木村孝子）・・・28
「子どもの道路遊び」についての世間の感覚（梅沢博）・・・29
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデア　その11
－有料道路を作ってみよう－（鈴木浩司）・・・31
一人乗り自動車（清水真哉）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
高齢者とクルマ社会（その1）（藤田亜津子）・・・32
メッセージほか
新入会員ハガキメッセージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
2006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・・・・・・・・・・・・・・・・35
世話人・地域活動連絡係からのメッセージ・・・・・・・・・・36
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12回 総会を開催

木村利雄（世話人）

5月20日（土）16時55分より、東京都世田谷区玉川区民会館集会室にて『クルマ社会を問い直す会』第12回総会を開催しました。参加者は28名。委任状127通と併せて会員の過半数（140）を超え、総会が成立しました。

古川量巳代表あいさつ後、議長に鈴木一之さんを選出して議題に入りました。2005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2006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、2005年度世話人を解任し、2006年度世話人立候補者10名が承認されました。前年度世話人のうち中里俊之さん、藤本真一さん、粟野宏さんの3名が役を降り、後藤昇さん、杉田正明さん、冨田悦哉さん、藤田亜津子さんの4名が新たに加わりました。また地域活動連絡係の紹介がありました（名簿は、本冊子送付時に同封してありますので、ご参照ください）。

総会議事の後も意見交換などがあり、続いて懇親会が開かれました。

以下に、総会の質疑・討論の内容を要約して記します（承認された議案は3ページから記載）。

質疑応答・討論などの内容

■ 2005年度活動報告・決算に関して

Q 会報が毎号5部送られてくるので居住地の行政機関等に配布しているが部数はなぜ5部なのか。配布の際配りやすいので会の封筒も併せて送ってほしい。

A 以前、世話人や地域連絡係等複数部数の送付要望があった方に希望部数だけ送付している。要望があれば封筒も送付する。

Q 雑費は何に使うのか。

A 現時点では、何に使うかわからない経費で予備費に近いものである。

Q 2005年度分の会費収入が非常に少ないがどうしてか。

A 2005年度分の会費納入の郵便振替用紙を1月発行の会報を送付する際に同封したため、多くの会費が2004年度中に払い込まれ、2005年度分は2004年度分として計上された。また、2006年度分については、振替用紙を4月発行の会報を送付する際に同封したため、通常なら2005年度分として計上されるところ、2006年度にずれ込んだことにより2005年度分の会費収入が見かけ上少なくなった。これらの事情を考慮すれば例年並の収入ということになる。

Q 2005年度活動報告のメディア報道の欄に山形の講演会の報道についての記述が抜けている。会として活動を把握できていないのではないか。今後は活動を共有できるようにすべきである。

A 記載漏れだった。お詫びして追加する。

Q 山形での講演会では、会から経費を支出したのか。

A 講師料と講師の旅費及び宿泊費の一部を支払った。会場費は無料の施設を使った。

■ 2006年度活動計画への質疑

Q クルマのトリップ数を減らす呼びかけを行うということであるが、どういうことか。

A クルマの利用回数、走行頻度を減らすという意味である。

Q 東京月例ミーティングの開催計画はどうなっているのか。

A 明日開催の世話人会で検討する。

Q 「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」とあるが、自転車も入れるべきではないか。

A 自転車も入れた表記とする。

Q 会報43号P21の「事務局より」の中に会の名称と会の活動の無償ボランティアについて変更を考えているような記載があったがどういうことか。

A この文章は事務局担当者が個人的な意思表示として書いたものであり、会の意思ではないが、世話人会で検討してみたい。

〈意見〉

・会の名称については、いろいろ意見はあると思う。名称が対外的にきつい印象を与えるなら、例えば「このままでいいの！クルマ社会を問い直す会」というような表

記にすれば柔らかな感じになるのではないか。いずれにしても目標を高く掲げた方がよい。
・活動報告に成果として具体的な記載がないが、成果を見据えた活動計画が必要ではないか。
・第8次交通安全基本計画では、今までと違い交通事故被害者の声が反映されたし、「クルマを走りづらくする」という考え方も取り入れられている。言葉としては、クルマ社会を見直す動きが国や自治体にも出てきているので、一般社会の考え方も変えるように会の活動の中で、動きを内閣府にも伝えるべきではないか。
・会の名称は重要な意味を持つ。私が関わっている、あるNPO法人は名称を一見しただけでは意味がよくわからないと言われるが、「クルマ社会を問い直す」は非常にわかりやすい。相手方の認知度にも影響するし、名称を広めるのも意味がある。
・会員以外の人が意見を発する場として、ホームページに掲示板の設置があってもいいのではないか。個人のブログ活用やリンクも検討したらどうか。
・現在の態勢では会員外からの意見表明に対し、的確に対応することは困難である。
・会の活動を外部に紹介・説明する一助として会報をもっと活用すべきではないか。会報のPDF化も考えたらどうか。
・会報編集を外部委託してはという意見もあるようだが、何をするのか会の方向性が定まらないと会費の値上げだけで何も変わらないのではないか。
・会報のPDF化について、今後は公開を前提として投稿を募ることとすればよいが、既発行分については個人名が記されているので慎重に扱わなければならない。

＊2006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（再任）
副代表：杉田正明（新任）
事務局（正）、ホームページ管理：清水真哉（再任）
事務局（副）：後藤　昇（新任）
会計・名簿管理：青木　勝（再任）
会　報：足立礼子（再任）
会　報：冨田悦哉（新任）
会　報：藤田亜津子（新任）
会報、名簿管理協力：木村利雄（再任）
要望書等担当：朝倉幹晴（再任）

クルマ社会を問い直す会2005年度活動報告

（2005.4.1～2006.3.31）
2006.5.20 総会決議

2005年

4.6　春の全国交通安全運動への提言書を内閣・主催団体等へ提出
4.8　東京月例ミーティング開催（以降毎月開催）
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（講演会・シンポジウム・分科会）に運営参加（東京）（12月から準備会）
5.21　第11回総会・吉岡宏高氏記念講演会・懇親会開催（東京）
5　都道府県職員の通勤手当と通勤状況についての調査結果を集計
9.11　衆議院議員選挙にあわせ、政党へ政策質問状を送付、回答を会員に送付し、一般にWWW公表
7.31　『クルマ社会を問い直す』40号発行
8.5　千葉県幼児交通セミナーに参加
8.24-26　「チャイルドストリート2005国際会議」に参加（今井博之）＊
（「クルマ社会と子どもアンケート・ダイジェスト版英訳」配布）
9.23-25　横浜カーフリーデーに運営/展示参加・講演会に参加
10.22-24　路面電車サミットin高知に参加
10.31　『クルマ社会を問い直す』41号発行
10.31　飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める運動、ひき逃げ犯に厳罰を求める運動に協力
11.12　今井博之氏講演会『人にやさしい交通』開催（山形）
11.13　青木氏講演会『クルマのいらない街づくり』開催（東京）

2006年

1.31　『クルマ社会を問い直す』42号発行
3.11-12　子どもを守る文化会議分科会参加（千葉）

2006年4月以降の報告

4.15　『クルマ社会を問い直す』43号発行
4.28-30　こども環境学会関西大会に参加（兵庫）
5.20　第12回総会・講演会・懇親会開催（東京）

■メディア報道

2005年

5　『技術と人間』のクルマ社会問題特集で清水世話人が執筆

10　ミネルヴァ書房『発達』104号特集『子どもの生活環境』中の記事を山室真澄さんが執筆

11.26　読売新聞に山形市での講演会についての報道＊

＊は、総会での報告で漏れがありました。お詫びして追加いたします。

クルマ社会を問い直す会2006年度活動計画　2006.5.20総会決議

■一般アピール・講演会・要望活動等

1　歩いて＆自転車＆公共交通で、安心して暮らせる地域づくりを考える
2　クルマのトリップ数を減らす呼びかけを行う（各地で、政府に対して、など）
3　会としての社会的アピールの明確化に向けて取り組む
4　今後の活動活性化のために会員へのアンケートなどを行なう

■他団体への参加や連携

こども環境学会、子どもを守る文化会議、横浜カーフリーデー、自転車活用推進研究会、交通事故関連団体、など

■メディア制作・発行

年4回の会報冊子発行（7月・10月・1月・4月）など

■地域活動

1　東京月例ミーティング開催
2　各地でのミーティング推進

会計報告・予算

■2005年度（2005.4.1～2006.3.31）

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	160,644	160,644		会報作成費	450,000	258,489	※3
会費	1,000,000	524,000	※1	郵送・連絡費	370,000	213,570	
カンパ	400,000	247,400		事業費	250,000	138,880	※4
雑収入	39,356	18,200	※2	交通費	280,000	149,460	
				事務費	50,000	143,069	※5
				渉外費	80,000	33,710	※6
				会場費	50,000	9,400	
				雑費	20,000	0	
				次期繰越金	50,000	3,666	
合計	1,600,000	950,244		合　計	1,600,000	950,244	

※1　納入者176人・団体
※2　会報・ブックレット等の売上
※3　会報40号から42号分
※4　会パンフレット・今井博之氏冊子作成費等
※5　事務所使用料・コピー・印刷・振込み手数料等
※6　横浜カーフリーデー・こども環境学会等

■2006年度（2006.4.1～2007.3.31）

予算　（単位：円）

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	3,666	会報作成費	350,000	※7
会費	1,000,000	郵送・連絡費	300,000	
カンパ	250,000	事業費	200,000	
雑収入	26,334	交通費	200,000	
		事務費	30,000	
		渉外費	50,000	
		事務所使用料	120,000	
		会場費	20,000	
		雑費	10,000	
合計	1,280,000	合　計	1,280,000	

※7　会報43号から46号分

リポート 会の活動

講演会2題

5月20日（土）の総会開催前に、以下の3人の方から話題提供講演をしていただきました。

1「自転車活用推進研究会の活動と目指すもの」小林成基さん
2「ビジョンゼロを、日本で推進！」児島早苗さん
3「脱クルマの課題の広がりと深み」杉田正明さん

講演の要旨は、それぞれの講演者にご執筆いただきました。

＊児島早苗さんは、ご子息をヤマト運輸のトラックによる事故で亡くされ、現在刑事裁判中のご遺族です。講演後の5月26日、奈良地裁において、「被告人・ヤマト運輸ドライバーは無罪」という第一審判決が出され、控訴の準備を始められたため、原稿は次号以降にお願いすることにいたしました。

自転車活用推進研究会の活動と目指すもの

小林成基

＊小林成基さんは、自転車推進研究会（特定非営利活動法人・申請縦覧中）事務局長、エコサイクル・マイレージ事務局長、自転車DO！事務局長をされています。

(1) 個人的な思い出から

50年以上前、父親に自転車を教えてもらったことを時折思い出す。当時住んでいた愛知県瀬戸市の家の脇にはなだらかで短い坂があった。そこが絶好の練習場所であったことに、最近になって気がついた。

補助輪の付いていない少々大きめの自転車にまたがった私は、後ろの荷台を父に支えてもらってそろそろとペダルを踏む。「放しちゃヤダよ」と叫びながら、坂を下っていき、砂利道にハンドルをとられて転び、泣きべそをかいて振り返ると父は坂の上で心配そうに見ている。最初から支えてくれてはいなかったのだ。「もうやめるか？」と聞かれて、私はすりむいた膝小僧に唾をつけて立ち上がり、ムキになって自転車を坂の上まで押し上げて再びサドルにまたがる。近所の友だちの何人かが自在に自転車を操るのを見ていて、なんとしても仲間に入りたかったからだ。

ペダルを漕ぐから転ぶんだ、と父は教えてくれた。まず前輪をコントロールすることさえ習得すれば自転車は難しくない、と。百科事典を取り出して、初期の自転車にはペダルがなかったこと、地面を足で蹴って進むものだったこと、両輪を直列に配置して転ばずに走ることができるのは前輪を倒れる方向に向けることができる仕組みになっているからだ、などさまざまなことを教えてくれた。2日目に坂を転ばずに走り下りることができるようになるとすぐ、ペダルを漕いでもコントロールできるようになった。現在でも、自転車の運転を身につける最良の方法は、ペダルを外して地面を蹴りながら前輪を操作するコツを体得することだ。

自転車を乗り回せるようになると、世界が一挙に数倍に拡がった。まだクルマが少ない時代で、自転車は身近で最速の交通手段だった。そのかわり舗装してある道も少なく、よくタイヤが石を拾って転けたし、パンクも日常茶飯だった。子ども用の自転車は貴重品で、私が大人用に三角乗りするようになると弟に、弟もいっぱしに乗りこなせるようになると妹に乗り継がれ、そのうちどこかにもらわれていった。最近の子どもたちは「三角乗り」を知らないらしい。サドルを一番下まで下げてもまたがることのできない大きな自転車に、私たちは三角フレームの中に片足を突っ込んで反対側のペダルを漕ぐ裏技を見つけた。当然、自転車は身体と対極におおきく傾くことになる。真後ろから見ると、設置しているタイヤを支点にして人間と自転車が左右に拡がってバランスをとる形になる。危なっかしいし、結構疲れるのだが、私たちは子ども用自転車をバカにして、無骨で大きく重い自転車を乗りこなすことに無上の喜びを感じたものだ。

(2) 21世紀は自転車の時代

父親に教わったことはたくさんあるが、多分一番大切

な教えは「自転車はクルマや列車、船や飛行機などと同じ人類がつくりだした立派な交通機関（この場合の機関はエンジンではなくファシリティである）だ」ということだろう。人間は天才的なスプリンターが猛練習しても数百メートルを最高時速36キロメートルで走る能力しかない。マラソン選手は時速約20キロで2時間も走り続けるが、自転車を使えば子どもだってそれ以上の速度で長距離を移動できる。しかも、燃料はわずかな食事で充分で、汚い排気ガスも騒音も出さない。

SF小説の傑作のひとつであるH・G・ウェルズの「タイムマシン」は何度か映画化されているが、2002年に封切られた最新作では時代を超えて行く主人公が近未来に立ち寄る印象的なシーンがある。超高層のビルが建ち並ぶ未来の都市で主人公が話しかけた女性は、クルマではなく自転車に乗って颯爽と立ち去るのである。化石燃料の枯渇、あるいは価格の高騰で内燃機関は衰退し、究極の省エネ交通である自転車が主流になるだろうという設定だ。空想の世界だとバカにしてはいけない。現在、原油の確認埋蔵量は約43年とされているが、採掘技術が進歩すれば数百年は枯渇することはないと推定されているのに、油田地域の紛争や中国などの需要量の急増、将来への不安、投機筋の動きなどがあいまって、1999年3月に1バーレル11ドル23セントであったものが、最近では70ドルを超える水準になった。ガソリン価格も米国では1ガロン（約3・8リットル）1ドル前後であったものが05年9月にはついに3ドルを超えた。日本では円高やもともと税金の占める割合が高いこともあって、3割程度の価格上昇にとどまっているが、先物市場の動向を見るとやがて1リットル150円に達することも覚悟しなければならない。注目すべきは、原油に含まれる硫黄分の指数が年々高くなっていることだ。要するに安くて良質の原油が大量に供給される時代は終わってしまったということである。

近所に買い物に行くためにもクルマを使うという生活は見直しを迫られている。政府も遅まきながら「まちづくり三法」を成立させ、郊外型の大規模店舗を規制して、中心市街地に商圏をシフトさせようとしている。エネルギー価格の高騰と、今世紀中には人口が半減するという予測が、コンパクトで省エネ型の生活圏への移行を急がせる要因である。こうした傾向がもたらす新しいライフスタイルを想定することは難しくない。公共交通機関と小回りの利く自転車の活用とを組み合わせる社会が、必然的に生まれる。一昔前なら、近未来が自転車の世界だなどと主張すれば物笑いの種になった。しかし、いま、サイエンス・フィクションの世界が現実になろうとしている。

(3) 公共スペースの占有を放置するな

自転車の有用性を見直さなければならない時代がすぐそこまでやって来ているというのに、皮肉なことに便利で快適なはずの自転車のイメージが、近年とみに悪くなっている。「放置」と「暴走」が主な理由だ。二つとも自転車がたくさん走っている国や地域には共通した悩みだが、日本の場合これらを助長するシステムがあり、軌道修正できない社会風土が問題をより深刻化させている。

「放置」が問題になるのは、自転車が有用な交通手段として位置づけられておらず、社会全体が路上の障害物としてまさに「放置」しているからだ。格納場所を考慮しないでクルマを持つことはできない。過不足はともかく人が数多く集まる場所にはまず駐車場が設置される。大都市においては駐車は有料であり、違法駐車は行政処分の対象となる。これまで駐車違反は現行犯取り締まりが原則だったため、反則金の4割近くが未払いであったと聞いた。払わなくても余程の額でなければ徴収のためのコストが高いために放置される。収入の減少にようやく気が付いた警察は車検やナンバーを管理している国土交通省との連携に踏み切り、違反車両の所有者にも責任を負わせることにした。反則金を支払わないでいると次の車検が通らない、転売や廃車の場合にも手続きができないということになる。こんな簡単なことがなぜできなかったのか、を考えるといわゆる「縦割り行政」とは何かに気が付く。他の先進諸国では、違法駐車に限らず、バス・タクシー・自転車専用レーンの侵犯をはじめ監視カメラで確認できる交通違反の反則金を払わずにいると延滞金が加算され、車検時に厳しく取り立てられる。払えなければクルマに乗る資格はないということだ。驚くことは、日本以外の先進国では既に十数年も前からこうした制度が取り入れられていることである。

自転車やバイクの放置は、公共のスペースを私的に占用するというルール違反であり、いわば違法駐車なのだが、クルマの駐車違反ですら民間にアウトソーシングしなければならない有様では警察の手には負えない。この件に関して警察を責めるのは酷だ。1995年の交通事犯以外の刑法犯総数は1,782,944件だったが、10年後の2004年には2,562,767件と、約44％も増えている。交通事故も761,789件から約25％増えて952,191件に増加

し、現場検証に充てる人員も不足がちだ。これに対して警察官の数は253,660名が274,271名とわずか8％しか増えていない。それも2001年に米国で9.11テロが発生した後の2002年以降に急増している。それでも警察官一人当たりの負担人口は520国民であり、アメリカ353、イギリス337、ドイツ312、イタリア279、フランス275に比べると、少ない人員で治安を保っている日本の秘密に世界が注目するのも肯ける。

(4) 自治体が手出しできない鉄道駅

人員と予算の問題で取り締まりができないことがはっきりしてきた1970年代後半、政府は放置自転車対策を警察から自治体に移すことにした。駐輪場法と揶揄されているいわゆる「自転車基本法」が制定されたのが80年11月、翌年5月から施行されたので以来、5月は「自転車月間」ということになっている。自治体の自転車担当は撤去を繰り返すが、便利で廉価な（あるいは無料の）駐輪場が整備されない限りほとんど改善されない実態に立ちすくむことになる。何とか予算を確保して駐輪場を設置しても、駅から距離があれば見向きもされない。住民が我慢できる100円や150円、月間数千円の料金では駐輪場の維持すらできない。駅直近の土地はあまりに高価で手がでない。鉄道事業者が所有する土地は儲けの出る事業用地に充てられる。駐車場は採算が合うが、駐輪場は合わないか効率が悪いと思われているから、自治体や住民が頼んでも一顧だにされない。業を煮やして放置自転車税を鉄道事業者に求めるという奇策に打って出た豊島区は、JR東日本などから駐輪場用地を提供されることになって矛を収めた。

鉄道事業の経営者には公共感覚が不足している。諸外国を見るとその理念の違いがはっきりする。駅を交通の関所にしないために、たいていの国ではピーク時以外の列車内自転車持ち込みを許している。日本のように持ち込む場合は輪行袋に入れろ、などとは言わない。自転車を運ぶ専用車両や、特急の場合には料金を取って載せられる車両を準備しているところもある。バスやタクシーには車外に自転車を引っかける架台が取り付けられたものがある。駅が二階にあろうが地下にあろうが、人々は自転車を抱えて階段を上り下りする。エレベーターどころかスロープすらないところが多いが、利用者は文句を言わない。車内でも自転車は人間や荷物と同じように扱われる。泥の付いた車輪に服を汚さないよう、汚されないよう、それぞれが自己責任で共存している。日本でもローカルの赤字路線が窮余の一策で自転車を載せるところが出てきた。応援したい。山手線のようなドル箱を抱えているJR東日本には、自転車を載せても会社としてのメリットはないだろう。むしろトラブルの元かもしれない。乗客からの要望もない、と聞いた。忘れていることは駅が自転車を使う人たちにとって一種のダムになっている事実である。もうひとつ、乗客の立場で考える前に、どうすれば安全性を保ちつつより収益を上げるかを考える経営になっていることを指摘したい。公共交通を担うから税制や公益特権など政府はさまざまな便宜を認めてきた。改札口を通った客だけのことを考え、駅周辺の交通環境には不関知というのでは「公共」の名が泣く。

(5) 1万円に生命を預けるな

自転車を利用する側の責任も問わなければならない。放置は明確なルール違反である。放置と忘れ物、あるいは盗難されて捨てられたものとの区別が付きにくいことが問題だが、自分のものを適正に管理するのは持ち主の義務だ。時間がないから、面倒だから、駐輪代金を払いたくないから、と放置する人は自転車に乗る資格はない。安い自転車にお金をかけたくないという心理は、ブレーキが鳴いても、ランプが切れても、果てはパンクしてもそのまま乗りつぶす人をつくりだす。当然、駐輪場など見向きもしない。少し旧くなった自転車が撤去されれば廃棄処分する手間が省けたとしか思わない。そして、運転中にいつ壊れて自分の生命を奪うかもしれない大安売りの粗悪品に、貴重な子どもの生命さえ平気で載せて街を疾走する。自転車団体などが市販自転車の耐久力テストなどを行っているが、結果は惨憺たるものだ。最近、BAAなる自主的な業界基準を定めて、安全性の高い製品の普及を進めようという動きがあるが、強制力はない。また、マニア向けの高級車はBAAに参加していない場合が多い。クルマやオートバイと違って、自転車は七分組みといって半完成品を販売店が顧客に合わせて組み上げるのが一般的だった。したがって、誰が完成した自転車の安全性に責任を持つのかが曖昧になる。整備士免許を持っていても腕の悪い販売店が組み上げて万一事故が起きた場合、メーカーは責任をとる筋合いはない、ということになる。国としてもBAAを国家基準にすると、ほとんどの自転車が販売できなくなるとか、国家賠償責任を負うことになるといった悩みがある。しかし、粗悪で危険な自転車を野放しにしておけば、行政の不作為が問われる時がくるに違いない。安全性に問題のある製品がた

たき売りされ、人の生命を載せ、歩行者のなかを走る交通手段が消耗品化している現状を看過することは一種の犯罪行為と言っていい。安い未整備の自転車を使うことがいかに危険で、どれだけ社会に損害を与えているかを知らせる必要がある。

欧米には国家レベルの自転車安全基準があり、欠格商品は輸入禁止である。平均的な体重が重いせいもあるだろうが、自転車はしっかり頑丈だ。それだけに高価である。日本では自転車の平均価格は約1万円にまで下落している。消費者にはありがたい価格破壊である。イギリス、イタリア、フランスなどでは3万円以上、ドイツは4万6000円、オランダに至っては約8万円である。改めて強調しておくがこの価格は「平均」であって「最高」ではない。高価だから大切に長く使う。放置するどころか盗まれないように神経を使う。必然的に整備もするし、交通ルールも守る。彼我で循環がまったく逆になっている。日本の悪循環をどこでどうやって断ち切るかが私たちの課題である。

(6) 元凶は「歩道通行可」

高齢化が急速に進む日本で、都市部の歩道に於ける交通事故が急増している。元気な年寄りが街を闊歩するようになり、これに元気な年寄りが自転車でぶつかる。元気なのだが、我が身に照らしても運動神経の衰えからは誰も逃れることはできない。この10年間で交通事故は約1.3倍になっているが、歩道上の自転車と歩行者の事故件数はなんと5倍にも達している。

歩行者専用であるはずの歩道に「自転車通行可」の標識をつけて、「車輌」を通行させることにしたのは1978年のことである。70年に交通事故死者数は16,765人とピークに達し、政府は必死に対策を講じた。35年を経て、2005年にはついに半分以下の6871人にまで減少させることに成功したが、クルマ乗車中の死者が確実に減っているのに対して、自転車乗車中の死者は75年以降、ほぼ1000人前後で推移している。全交通事故死に占める自転車での死者割合は、オランダに次いで先進国第2位、絶対数では飛び抜けて多い。最近では、自転車対自転車の事故が深刻だ。人と自転車の事故は実際に起きた数より警察への届け出件数は非常に少ないと推察される。被害者も加害者も圧倒的に高齢者が目立つ。たかが自転車、と見過ごされている事故や怪我は調査するのが恐ろしくなるほど多発しているはずである。

高齢社会が目前に迫ってきているというのに、歩道の安全が確保されていないのは政治の怠慢である。欧米では高齢化が予測された段階で自転車道の整備や交通ルールの徹底など、様々な手を打った。80年と2002年の自転車による死者の統計を比べてみると、ドイツが日本とほぼ同じ1338人の死者を20年余で44％583人に減らしたほか、イギリス、フランスも42％、31％と半分以下にしている。アメリカでも965人を665人に約7割に引き下げた。ドイツは日本より約二千万台ほど自転車が少ないが、アメリカは約四千万台も多い。いずれの国も自転車歩行者の安全確保のために政策の一元化を図り、いわゆる担当大臣を置いて道路整備と交通規制、教育などが縦割り行政によって効果を減じないように配慮し、クルマと自転車との事故を防ぎ、環境と健康への貢献度の高い自転車の走行空間を車道に独立して設けるなどの施策を実行した。また、日本では小学校高学年、10歳前後の子どもたちに自転車の乗り方をはじめ交通安全教育を行うが、各国とも教育対象年齢を6歳程度、すなわち自転車に乗り始める時期に焦点を合わせている。ニュージーランドのクライストチャーチ市が定めた「道路交通安全戦略（CRSS）2004」には、明確に「6歳の生徒の75％程度に安全な自転車の乗り方の講習を実施する」としている。これに比して、日本はこの20年余で、交通事故全体の死者は減らしたものの、事故から30日以内の自転車死亡者は1366人から1305人と4％しか減っていない。この数字は日本の行政、交通安全推進団体、自転車関係団体が行ってきた様々な対策が、根本において間違っていたことの証左である。その根元的な間違いの源は、世界に類例を見ない「車輌（自転車）の歩道通行可政策」だと私は思う。

(7) 無法国家への道

ニューヨーク市の前市長ジュリアーノ氏が実践して大成功した「破れ窓理論」に基づく施策がある。下町などのスラム街に放置されている旧いビルの破れた窓ガラスを市の予算で綺麗に修繕したら、犯罪が減って警察官を増員せずに済んで市の財政が持ち直したという有名な話だ。逆に言えば、小さな破れ窓であってもそれを放置しておけば社会全体のモラルやコンプライアンスが失われてしまう。格好の例が日本の歩道通行可政策である。

道路交通法では軽車輌である自転車は車道を通行することが義務づけられている。70年に自転車での事故死が1940人と2千人の大台に迫ったとき、政府はやむなく歩道に「自転車通行可」の標識を設置して緊急避難として

自転車を歩道に逃がした。標識が増えるに連れて自転車による死者は減少しはじめ、道路交通法を改正して歩道通行を事実上常態化させた78年には1113人、81年には990人とついに千人を割り込むところまで効果を発揮した。しかし、先進諸国が自転車事故死者を全交通事故死者の数%にまで引き下げ、限りなく0に近づけるために努力を続けているのに対して、日本はとりあえずの対策を講じたまま停滞してしまった。その結果、24時間内死者の数は千人以下に留めているものの、国際標準である30日以内死者で見るとあいかわらず1300人前後、全交通事故死者に占める割合は総体が減少するのに反比例して上昇し続け、ほぼ4分の1を占める悲惨な状況となっている。加えて、「自転車通行可」の標識の有無にかかわらず自転車は歩道を走っても良いと勘違いした利用者が歩道上を歩行者並みに走り回るようになり、車道を走る自転車に対して警察官までが歩道走行を命じるに至って、歩道上の自転車同士、対歩行者の事故を急増させた。20代後半までの日本人は、自転車が車道を走ることが常態であり、世界の常識であることを知らないまま育った。

原則を見失ったルールが守られなくなり、モラルの崩壊を招いた結果、国民の足として便利に使われている自転車は「路上の迷惑・危険物」に成り下がった。悲惨な事故を回避するために緊急避難的な措置をとり、死者を半減させたことは高く評価すべきだ。各国は車道に自転車の専用走行空間を確保する努力を続け、人間・自転車・クルマの三区分を常態化した。そして交通弱者の保護という原理に則って「人（車椅子やベビーカーを含む）・自転車・バス・タクシー・一般のクルマ」という交通に於ける階級を明確にして真正面から取り組んでいる。日本では緊急避難措置を常態化し、路側帯や歩道側車線の一部にパーキングメーターを取り付けて駐車場と化して自転車の走行空間を奪うという本末転倒な施策をとった。諸外国のパーキングメーター付き路上駐車スペースはその多くが歩道内に設けられている。まず歩道を拡幅し、荷捌き用の駐車スペースや駐輪スペースを確保し、車道に自転車道路、あるいはバス・タクシー・自転車共用専用レーンを設け、狭い道では一方通行を大胆に活用して「人間の生命優先」の都市交通を目指したのである。この点、日本はあまりに無策と言わざるを得ない。

(8) いま必要なバッグキャスティング政策手法

日本に於ける交通ルールの複雑さ、例外の多さは異常である。すべてが日本語で表示されていて、年間700万人もの海外からの観光客を戸惑わせる。辻々に立てられた交通標識は、車種や時間や曜日でルールが細かく定められ、住民ですらよく理解できない有様だ。世界中が多民族多言語国家に向かっているなかで、日本は孤高を保とうとしているかに見えるが、「ビジット・ジャパン」などと観光客誘致を国の目標に定める矛盾に目をつぶっていては国際的な信用を得ることはできない。

政府はいろいろと交通標語を喧伝するが、自転車に関するスローガンは「マナー」を強調するものばかりで、車道の逆送、歩道での暴走、携帯などの片手運転、夜間の無灯火、一人乗り自転車の二人乗りなど本来法律で禁じられ罰則まで定められているにもかかわらず、実質的に取り締まることができないために「ルール」と呼ぶことができず、マナーやモラルといった言葉で責任を回避せざるを得ない羽目に陥っている。

いますぐすべてを厳罰をもって対処せよと暴論を吐くつもりはない。近未来、燃料の高騰でクルマが使いにくくなり、高齢化が進んで歩道上の事故が必然的に増加する時代を展望して、ルールの簡素化、標識のグローバル化、弱者優先原則の徹底に向けて明確な方針を示すことが喫緊の課題なのである。また、歩道を人間に返し、車道を区分して自転車の安全を確保する計画を打ち出し、その実現のために現在の政策を見直さなければならない。過去の経験、前例を土台にして将来を展望する政策立案手法が時代遅れになっていることに、政治家や官僚は気づいているのに変えられない、変われないジレンマに悩んでいる。人類はこれまで経験したことのない将来に向かっているのである。私たちが10年後にどのようなライフスタイルをとるか、資源エネルギーや人口、環境などの制約を想定すればおのずと答えは導き出される。明確な将来展望を描くことが政治家に課せられた使命であり、そうさせる圧力を納税者であり投票権者である私たちは常にかけ続けなければならない。

(9) 市民権を取り戻そう

地球規模の環境問題に政策的側面から数十年かかわってきて、地球規模で考える（Think Globally）ことの限界に突き当たったとき、足下からの行動（Act Locally）を具体的に進めようと模索して私は「自転車」を再発見した。99年2月の超党派の国会議員による「自転車活用推進議員連盟」の発足を裏方として支え、翌年9月に民間人による「自転車活用推進研究会（http://cyclists.jp/）」を立ち上げた。市井の専門家、ジャーナリストを

中心にして、徹底してユーザー側に立った調査研究と議論を積み重ねてきた。政策的な骨格は定まっている。後は国民的な議論の場を醸成していく最も困難な作業が残っている。

2003年に「エコサイクル・マイレージ（http://ecomile.jp/）」というサイトを立ち上げた。自転車で走行した距離を、クルマで走った場合のCO_2排出量や消費カロリーに換算して示し、「自転車が環境や健康にどれくらい貢献しているかを数値で示そう」という試みである。類似のサイトがないか世界中を捜してみたが見あたらないので、多分「世界初」の仕組みである。当初、500名で実験的にはじめたが、三年弱で2700名の参加者を集めるところまで来た。無料サイトなので維持していくのはたいへんに難しいが、母体の研究会をNPO化し、有料会員や寄付金を募って続けていくつもりでいる。2003年9月16日のスタートから、この原稿を書いている2006/6/10現在までの999日間で、総参加者2754名が走った距離は約316万キロメートル、地球を79周、自動車で同じ距離を走行した場合のCO_2量は726.95トンに達している。サイトには参加者の日記（ブログ）が千以上あり、互いにコメントをつけ合うことでコミュニケーションが成立するようになっている。

走行距離を知るために必須ではないが自転車用のメーターを取り付けることにしている。昔のメーターは前輪の回転をレリーズで機械的に測定していたため、不正確で負荷も大きかった。最近のものは前輪スポークに取り付けた小さな磁石がフロントフォークに取り付けたセンサーの前を通過する非接触型なので負荷は全くないし、きわめて正確である。その上、安いものなら2千円程度で手に入る。この日々の走行距離をメーターから読み取ってサイトの自分だけの記録記入欄に打ち込む、という作業に秘密がある。

自転車で走っているとき、人々はさまざまな不満を感じている。道の段差や無謀な運転、わけのわからない交通標識や規制、そういったことに腹を立てながら走らざるを得ない状況がいまの日本には多すぎる。ところが、目的地に到着し、自転車を駐めて鍵をかけ離れた途端、そういった些細な（しかし、重要な）記憶は雲散霧消するのが普通である。文句を言ってもなかなか変わらない道路や交通環境に拘泥していては仕事も遊びもおもしろくない。不思議なことに、走行データを確認してその数字をサイトに打ち込んだ途端、脳裏にはあんなことこんなこと、その日にあった自転車に関する、またはまったく関係ない感想も含めていろいろな記憶が呼び覚まされるのである。だから、参加者のブログは非常に密度の高い情報と実感にあふれている。

自転車利用者の生の声がこれほど集まっているサイトは他に無いはずだ。エコサイクル・マイレージからはたくさんの関連サイトが生まれ、日本全国の自転車に関する活動を行っているグループとの連携も育っている。自転車のための道をつくろうと活動する「自転車DO！（http://jitensha-do.jp/・なぎら健壱会長）」や、自転車に関するサイトを網羅したポータルサイト「自転車森羅万象（http://cycleportal.jp/）」も研究会の運営で稼働し続け、日に日に参加者が増えている。

世界最大の自転車クラブはドイツのADFCだろう。2005年現在で会員は112,000名、支部400という巨大組織で、政治的にも強い発言力を持っている。自転車活用推進研究会はこれを凌駕する団体を目指している。彼らも1979年に18名でスタートした市民団体だ。ドイツの自転車保有台数は約6500万台、日本は8600万台で30％も多い。単純比例で日本の自転車市民団体は15万人を擁する規模に成長できるはずだ。

クルマ社会からの脱却を具体化する答えのひとつが「自転車の活用」だと信じている。自転車に市民権を与えることは、実は街をのんびり歩く人間の権利を取り戻すことなのである。

「脱クルマの課題の広がりと深み」

杉田正明（副代表）

総会前のミニ講演会でお話をさせていただいた概要を報告いたします。

1．クルマ社会の主な問題とそれへの対応策

クルマ社会の問題を4つに絞って考えます。①交通事故により多くの死傷者をもたらしている、②大気汚染により多くの喘息患者をもたらしている、③クルマを運転できない人、クルマを運転したくない人を交通弱者の立場に追いやっている、④二酸化炭素排出により地球温暖化をもたらしている。以上の4点です。ほかにも騒音問題ほか色々ありますが、絞ります。

それぞれに対する対応策を挙げます。これは今後、問い直す会として詰めるべき点で、多様な角度からのアプローチがあり得ますが、私が考える主な策を挙げます。

交通事故に対しては、a直接的な対応策として、そしてまた中でも人・自転車対自動車事故への対応策として、①歩道や自転車専用道を確保し、また交差点では分離信号を設置して、人・自転車と自動車の交錯をなくすこと、②交錯せざるを得ない道路において、歩道のない道路における歩行者と自転車の優先、また自転車専用道のない車道における自転車の優先を法制化すること、③交錯せざるを得ない道路において、スピード抑制のためのハンプ等を置くこと、④横断歩道でない場所での事故が交差点を含めて多いことから、信号付き横断歩道を増やし、また交差点においてはスクランブル化を進めることなどを挙げます。交通事故全般への対応策として、⑤速度制限を実効あるものにすること、このため、取り締まりの強化だけでなく、今後50kmとか60kmとかの速度に応じたハンプを開発して設置すること、またカーナビへ速度制限情報を搭載しそれに連動するスピードコントローラーを開発し搭載することを義務付けること、⑥酒酔い運転防止を実効あるものにするために、取り締まりの強化だけでなく、ドライバーのみの酒気を検知しロックアウトする装置を開発し搭載することを義務付けること、などを挙げます。⑤や⑥は多分に思いつき的ですので今後詰めていきます。

交通事故に対しては、これら直接的な対応策とは別に、b基礎的な対応策として、クルマ利用そのものを削減することを挙げます。

クルマによる大気汚染に対しては、a直接的対応策として、①自動車排ガス規制を強化すること、②環境基準を達成するまで、自動車の走行量を制限・コントロールすることを挙げます。また、b基礎的対応策として、クルマ利用そのものを削減することを挙げます。

交通弱者とは、①自立した交通が可能ではあるが、クルマの運転免許を取ることができない小中学生・高校生など、②クルマの運転能力に問題がある身体障害者・老人・病人など、③思想・信条等からクルマ利用を拒否する人など、クルマを使えない・使わないために交通・移動に大きな制約を受ける人々です。

交通弱者に対する直接的な対応策は、路面電車やバスなど公共交通を充実することです。

地球温暖化の問題は実は相当切迫しています。地球の平均気温が工業化以前に比べて2℃以上上昇すると、それによる被害は劇的に増大すると予測されています。すでに0.6℃上昇してしまいました。2℃以内に抑えるために世界の温暖化ガス排出量は2050年には1990年の半分以下の水準に抑えることが必要といわれています。中国やインド等からの排出量が大きく増加すると見込まれる中での話です。

日本では交通から発生している二酸化炭素（CO_2）排出量は全体の2割強ですが、この分野でも大きく削減することが必要です。温暖化への直接的な対応策は、①省エネルギーを進めるため、クルマから省エネルギー性の高い鉄道・路面電車への転換を進めること、物流における自家輸送から共同輸送への転換を進めること、②交通輸送に使うエネルギーを自然エネルギーに転換することを挙げます。①についてはこんなデータがあります。1人を1km運ぶのに排出するCO_2は、自家用車は路面電車の6倍であり、1トンの荷物を1km運ぶのに排出するCO_2は、営業用普通トラックは鉄道の8倍であり、また自家用小型トラックは営業用小型トラックの3.4倍です。②は、太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、水力発電などによる電気で水を電気分解して水素を得、それを燃料に水素自動車や燃料電池車を走らせることを考えています。

2．クルマ利用削減策

交通事故および大気汚染への基礎対応策としてクルマ利用の削減を挙げました。また温暖化への直接的対応策としてクルマから鉄道系への転換とクルマ利用の共同化を挙げましたが、これもクルマ利用削減を意味します。

クルマ利用を削減するには、直接規制で削減する方法があります。シンガポールで行われている自動車の登録台数の割当制はこれに当たります。そこでは入札で高値を提示した一定数しか新車登録しないシステムになっています。

私が提唱したいのは市場メカニズムを利用した削減のシステムです。まだ世界のどこを探しても導入されていないと思います。自動車のもたらす外部費用あるいは社会的費用をクルマに課税するシステムです。これはいわば自動車が周りにもたらす、あるいは社会にもたらす迷惑料を払ってもらうものです。「クルマを使いたい人はお使いください、ただし周りへの迷惑料を払ってください、迷惑料を払ってもクルマ利用が合理的な場合だけお使いください」というシステムです。

兵庫県立大学の児山真也さんらが行った研究によると、日本におけるクルマの外部費用について次のような推計結果が出ています。大気汚染、気候変動（注：温暖化です）、騒音、交通事故、インフラ過少負担の5項目の外部費用について推計したところ、乗用車の場合走行1kmあたり中位推計で22円、高位推計で40円になるとのことです。ここでインフラ過少負担とは、クルマ利用者は道路特定財源になる自動車関連の諸税を納めまた有料道路では料金を支払っているが、道路整備にはそれらの財源以外に一般財源が半分近い割合で投入されており、それが国民全般の負担、外部費用になっていることを指します。

乗用車がガソリン1リットルで10km走行できると想定します。児山推計に基づくと、乗用車がガソリン1リットル走るごとの外部費用は、中位推計で220円、高位推計で400円となります。私は現在ガソリンにかかっている税に上乗せして、1リットルあたり200円～400円の追加課税を行うべきだと考えています。

実際の課税制度の構築に際しては、外部費用についての丁寧な推計が必要となるでしょう。命の値段、健康の値段をつける際に大いなる異論が出るでしょうし、また地球温暖化の被害想定に大いなる異論が出ることが予想されます。また外部費用は都市部と農村部で差が出るとも予想されます。それらは今後の課題ですが、クルマ利用削減政策として外部費用課税は必要であり有効であると考えます。

3. 公共交通整備の必要性

クルマはとても便利です。道路さえあれば、好きなときに好きなところへ自由に行けるし、重い荷物も一緒に運ぶことができます。

そういうクルマに上記のような課税をすると大変多くの人が困るでしょう。そこでは、クルマに代わる便利な手段があるかどうかが問題になります。便利な旅客鉄道・路面電車やバスがあれば、クルマほどでなくても不自由なく暮らせるでしょう。また便利な貨物鉄道や共同貨物輸送サービスがあればそこに切り替えることができるでしょう。共同貨物輸送サービスはすでに大いに発展していますから、問題は公共交通、すなわち旅客鉄道・路面電車、貨物鉄道、バスです。それらが無い地域は多いし、また有っても便利とはほど遠い場合が少なくありません。

クルマ利用削減策を実施する場合は併行して公共交通を整備することが必要です。それなしにはクルマから移行できません。

公共交通整備は、交通弱者対応策や地球温暖化対応策として直接的に求められるものでした。しかし、交通事故対応策や大気汚染対応策としても公共交通整備が必要です。たしかに、交通事故や大気汚染に対して直接的な対応策でのみ対処していくならば、公共交通整備は課題になりません。しかし基礎的な対応策としてクルマ利用削減を目指すならば公共交通整備は必須です。

自動車の本質はその名の通り（？）、自分で自由に動けることでしょう。直接的な対応策として、色々枠にはめ規制をかけても完全・全面的な規制は考えられません。運転者の自由が残ります。運転者は人間です。必ずミスを犯します（現に、自動車運転者に責任がある交通事故における違反内容の大半は不注意運転の類・系統です）。事故は必ず起きます。となるとクルマ利用の削減をおろそかにできないはずです。

4. 公共交通整備に際しての課題

ここでは貨物鉄道は扱いません。対旅客の公共交通に絞り、しかもフィーダーサービスを主とする路面電車とバスに絞ります。

路面電車とバスと比較すると、①走行空間の確保のしやすさの点では、路面電車の方は既存自動車利用者を不利にすることなしには不可能な場合が多く容易ではないでしょう。ただしその既存自動車利用者にとって路面電車が便利ならばシフトが容易になり、この矛盾は小さくできる可能性があります。②採算の取りやすさの点では、バスの方が初期投資が小さく、沿線の需要分布密度がや

や薄くても取りやすいでしょう。③快適性の点では、路面電車の方が体にかかる加速度負荷において前後、上下、左右いずれの方向とも小さく、また窓を広くとりやすく、車内空間も広く優れているでしょう。④環境負荷の点では、路面電車の方がCO_2、SPM等の排出が少なく優れているでしょう。

地域の状況に応じ、バスと路面電車を適切に選択していくべきでしょう。

公共交通の整備をはかる場合、採算が常に問題となります。公共交通はナショナルミニマム、あるいはシビルミニマムとして位置づけられるべきで、その観点からの補助を要求することは正当と考えます。どういう内容に対してどこまで補助すべきか、誰が補助すべきかなど、詰めて理論化されるべき課題が大きく残っていますが、正当と考えます。また、路面電車については自動車の外部不経済を減らす効果が大きく、その観点からの補助は正当と考えます。

しかし、それらはそれとして、公共交通の整備は都市のあり方と一体で考えられるべきです。採算を取りやすい形での住宅や施設・事業所の配置・立地と一体で考えるべきです。クルマを前提に広く分散的に住宅や事業所が立地している中では路線延長あたりの需要密度を高くできません。公共交通沿線への集住・再配置を進めて沿線の需要密度を高めるべきです。公共交通を導入する路線はある程度限定されるべきです。そしてその沿線への再配置・引っ越しを誘導すべきです。

公共交通の整備を路面電車で行う場合、道路の幅が問題になります。日本では鉄道の駅に乗り入れているバスが走る道路は片側1車線であるケースが大半と見受けられます。これは現在の道路構造令の必然的な結果と考えますが、説明は省きます。

片側1車線の道路に路面電車を導入するには、①道路を拡幅するか、②車道を無くし路面電車専用にするか、③従来の車道を路面電車との共用にするか、いずれかを選択することが必要です。③の場合、道路、または沿道の所々に荷さばき用の公共駐車スポットを設け、クルマの道路への駐車はそれ以外禁止し、来客用駐車スペースは各自の敷地内に確保させることが必要になるでしょう。いずれにしても大きな抵抗が予想されます。

5. クルマ削減・公共交通整備は世直し

クルマ利用の削減が成功したらどうなるでしょう。自動車産業は縮小します。その多くの関連産業も縮小します。自動車関連の製造業・建設業・サービス業の規模は巨大です。自動車産業は世界各国で基軸産業となっています。それが縮小すると雇用が減り、税も減り、日本経済は大きく変らざるを得なくなります。

一方クルマ利用の削減が成功するときは、クルマから鉄道系へ転換が大きく進むときでしょう。そのときはクルマ産業の縮小の穴をある程度埋める形で、鉄道関連産業が拡大するでしょう。鉄道車両システム製造、鉄道基盤等建設、関連サービスが拡大し、雇用もこの分野では拡大するでしょう。

しかしおそらく鉄道関連で増大する合計雇用規模は自動車関連で縮小する規模を下回るでしょう。ワークシェアリングが必要になり、労働時間短縮が可能になるでしょう。

いずれにしてもクルマ削減は産業構造・経済構造の再編を必至とする大変な事柄です。

公共交通の整備は、先ほどみたように、採算性を高めるために沿線への引っ越し・再配置を必要とするものでした。すなわちそれは都市構造の再編成を行うもので、これまで日本の都市計画が交通計画と切り離して進められてきた結果を、一体的にリストラするものです。

また、公共交通の整備を路面電車を軸に行う場合は、既存の“道路利用権”の再配分、または道路沿道土地の利用権の再配分を行うもので、これも大変な事柄です。

私はクルマ利用削減のための政策として自動車の外部費用課税を提唱しました。実はこれは税制のあり方の大幅な変更を迫るものです。これまで税の大半は、政府が行う事業・サービス提供のために必要となる財源の調達が目的でした。そしてそれは所得のあるところ、消費のできるところ、資産のあるところから徴収するもので、基本的に負担能力のあるところから、その負担能力にそこそこ応じて徴収するものでした。一方、自動車の外部費用課税は、財源調達が目的ではありません。それは市場メカニズムの不備・失敗を調整するための課税です。外部不経済の是正や、貴重な資源の有効利用促進を目的に市場に介入するための税はこれからの社会で重要です。消費税の導入などではなく自動車の社会的費用課税の方を進めるべきです。

私たちがクルマの利用削減に本気で取り組むことは、産業構造を再編し、都市構造を再編し、税体系も再編するという大事業に乗り出すことだと思います。そんなつもりで無かったにしてもそうなると考えます。

6. 私が望む問い直す会

現状からかけ離れていても、合理性の高いビジョンをはっきり提示しましょう。

理想を繰り返し語る中で理解者を増やしましょう。

一方現実的な改善策はどんどん要求しましょう。

各自の立場・場所でやれるorやりたいことをやりましょう。

（千葉県松戸市在住）

講演会後の意見交換会報告

木村利雄（世話人）

講演終了後、それぞれの内容を踏まえ、「クルマ社会を問い直す」活動について意見交換を行いました。

〈発言要旨〉

・東京都小平市で「自転車スイスイ」という会を組織し活動しており、昨年は一橋大学の寺西俊一教授の講演会を開催した。またコミュニティバスの会では、市中心部でのバス運行の要望を市議会に出し採択され、5年間試験運行が行われることになった。このことにより周辺部の4地区からもバス運行の要望が出てきた。今年度は、行政とのやり取りが始まっているが、議会に較べいろいろな意見が出てきて行政側も調整に苦慮しているようだ。市側では、赤字になるので各地区で基金を設けるという意見も出ている。

・自転車活用推進研究会の小林成基さんの話は楽しかった。学校への教職員の自動車通勤禁止の要請文は、必ず教育委員会へ持って行きたい。

・歩車分離信号の標識は他の信号と違っているということを強調する意味で必要である。フライング発車するクルマも多く、それを防止するためにも今のところ標識はあった方がよい。歩車分離信号設置の運動は、右左折車輌の運転手の注意力だけに頼っている構造を改善するために始めた運動で、この信号の設置で事故は40％減少した。歩行者の事故だけではなく、クルマの事故や渋滞も減少した。神奈川県警や大阪府警は、歩車分離信号について理解があるが警視庁の頭は非常に固い。

・横浜市の相鉄いずみ野線緑園都市駅前入口交差点にも分離信号が設置された。しかし自転車に対する対応は曖昧である。

・盲人にとって歩者分離信号は困るとの意見もある。音などで分離信号であるとわかるようにすることが必要。盲人など障害者でないとわからないこともあるので、それぞれの身になって想像力を働かせることが肝要である。

・教職員の自動車通勤禁止やエコ通勤制度導入の要請については会の名前を出すのかどうか。横浜市以外に自動車通勤禁止の例はあるのか。スピードコントローラーの開発状況はどうなっているか。

・スピードコントローラーはスウェーデンで一部実用化されているようだ。

・教職員の自動車通勤禁止は、大都市部では他にも例がある。

・名古屋市ではエコ通勤制度で自動車通勤から予想以上に乗換えが進んだ。

・小平では、登校拒否の子どものために自動車通勤は必要だという意見もある。

・横浜市の場合も原則禁止で、特例を細かく規定し自動車利用を認めているので十分対応ができる。

・限られた道路空間をいかに自転車や路面電車の専用空間として確保するか。そのためにどのような施策が考えられるか。

・路側帯や駐車車輌が占有している空間を活用すればよい。今まで日本だけが駐車車輌に対する対策をサボタージュしてきたが、やっと法が施行されることとなった。

・自転車は歩行者用か車両用かどちらの信号を守るべきなのか。

・車両用を守るべきである。

・杉並区では2歳児にヘルメットを配った。ヘルメットを被った子どもを乗せた自転車をクルマはよけて走っているのでヘルメットの効果があったということになる。本来ならヘルメットを被っていない子どもの方により配慮が必要なのに。自転車に乗るときは、安全のためヘルメットを着用した方がよい。

リポート 会の活動

懇親会で少し元気をもらいました。 後藤　昇（世話人）

5月20日、総会が終わり同じ会場で懇親会が開かれました。

総会に引き続き参加する人がほとんどであり、また会場もこじんまりとしており、声が良く聞こえました。

懇親会は総会の楽しみの一つになっていると思います。私も？ 休みのときはいつも酒を飲むのですが、前日は酒を飲まず、懇親会に備えました。

まず、乾杯の後、周囲の人と懇談です。その後、いつもの、一人一言に続きます。

まず、新しく世話人になった杉田正明さんが世話人に立候補した真因をかたりました。世話人にならないと離婚だ、と奥さんに言われたそうです。なるほどそうだったのか。でも奥さんの脅しにより世話人会もパワーが格段に増します。ありがたい脅しです。

これに、各地での会員の現状や活動の話などが続きました。北は宮城、山形、南は山口からみえています。話を聞いていると、自転車の話をする会員が増えています。自転車は静かなブームのようです。というより定着してきているようです。

新しい参加者も見えました。滋賀の楠神さんは自転車に乗車中、事故にあい、その中で交通安全、交通環境改

善の運動の必要性を感じて入会したそうです。

また去年の懇親会のレポートにあった阿部さんは会社を立ち上げたそうです。

私はというと、世話人に新しく立候補した後、急に働く場所が変わり、世話人の仕事をしていく前から少し重いなという気分でした。

しかし、懇親会に出席した人の話を聞き、いろんな条件の中で少しずつでも前に進めていることを知り、負けられんなと思いました。少し元気をもらったような気がします。

（東京都新宿区在住）

リポート 会の活動

第51回子どもを守る文化会議「子どもと環境」分科会参加報告 朝倉幹晴（世話人）

3月11日（日）、表題の会が不二女子高校（千葉県市川市）で開催され、会から5名、全体で15名が参加しました。市川市の中学での中学生を主体とした環境教育の実践、佐倉市の「食と生活の安全を考える会」の取り組み（電磁波の害の発表など）、三番瀬保全の取り組みなどのお話をお聞きしました。会からも簡単に子どもにとってのクルマ社会の問題点を報告。交通事故ひき逃げ厳罰化の署名のお願いもしました。討論の中で、会員の佐藤さんから「被害にあって初めてクルマ社会の問題点に気づいた。問題点を皆に伝えて改善をさせていきたい」などの発言も出され、活発に議論をしました。

（千葉県船橋市在住）

リポート 会の活動提案

あなた1人からでもできる自治体（教育委員会会議・議会）への働きかけ ――各地で陳情を出してみませんか――

朝倉幹晴（世話人）

市民は1人からでも、自治体の教育委員会会議や議会に陳情を提出し、その議題での公的な議論と採決（可否）を求めることができます。もちろん可決されて実現されることが最善ですが、かりに否決される場合でも、その中に込められた主旨を自治体・教育委員会が部分的に施策に組み入れて行くことはよくあることで、とにかく、あなたの想いを文章化して提出することから何かが始まる可能性があります。（インターネットで議事録が公開される場合は、議論の経過を市民が知ることもできます）以下はこれまでも会報でも何度か話題になり、世話人会でも議論してきた内容の陳情（学校への教・職員の車通勤の原則禁止と、徒歩・自転車・公共交通で通える教・職員勤務配置の検討を求める陳情）のひな形です。あなたの住む自治体の現状を調べ、文案のような改善を望まれるなら、自治体の教育委員会会議や議会にぜひ出してみてください。この文案を微修正したり、あなたの想いを加えたりするのは自由です。（パソコン上に文案ひな形がほしい方は添付ファイルでお送りもできますのでお問合せください（HCE03065@nifty.com　朝倉）。

〔手続き〕

①教育委員会会議・議会どちらか提出するか、両方提出するか決める。
（両方提出するのがより効果的と考えられるが、各市によって微妙に異なりますので総合的にご判断ください。必要ならばご相談ください）
②市役所（教育委員会・議会事務局）に「教育委員会会議（議会）に陳情を出したいのですが担当お願いします」と電話し、教育委員長（議会議長）のお名前を聞き、提出方法・期日を確認する。
③文案を完成し、署名捺印し、市役所に持参するか郵送する。

＊　　＊

○○○市教育委員会委員長様
（○○市教育委員会会議）
〔議会宛の場合は、○○市議会議長　○○○○様〕

学校への教職員の車（自家用車）通勤の原則禁止と、徒歩・自転車・公共交通で通える教職員勤務配置の検討を求める陳情（案）

○○市　○○（陳情者連絡先・氏名）
○年○月○日

■陳情項目

一、2007年度より、通学児童・生徒の安全確保、学校内の徒歩スペースの確保、児童・生徒の環境教育の模範を示すなどのため、市立小・中・高等学校において，特別な事由のある場合を除き、教員の車（自家用車）通勤を禁止してください。
二、やむをえない事情があり、きちんと届け出をして車（自家用車）通勤をする場合も、学校敷地内は駐車スペースとして使用せず、別途近隣に自分で駐車場を確保するようにご指導お願いします。（学校周辺の土地事情などで駐車場確保が不可能な場合、学校敷地スペースのもっとも歩行スペースを阻害しない場所を、場所を明記した上で限定的に使用することもありうるが、その場合、その旨を保護者に知らせ、了解をとってください）
三、2007年度以降の教職員勤務配置について、自宅から車でしか通えない事情を減らすため、徒歩・自転車・公共交通で通える学校への配置を、県教育委員会などに働きかけ、教職員が車通勤をしなくてもよい配置に近づくようにご努力ください。
四、市内の私立学校についても、上記観点を取り入れるように、要請をお願いいたします。

■主旨

今、一人一人が地球温暖化防止のために、また交通事故防止のために、できるだけ、車の使用は必要最低

限にとどめる努力が求められています。また児童が喘息など呼吸器疾患に苦しむ状況もあり、排ガスを減らす努力が求められます。

横浜市では、児童生徒の通学途中の安全、自家用車使用抑制という環境教育の率先模範とするため、2005年4月より、市内の公立学校の教職員の学校内駐車禁止を行い、同10月より、通勤禁止を実施いたしました。

現在、わが市では、残念ながら、教職員の車（自家用車）通勤と学校敷地内の駐車が許容されていますが、横浜市を見習い、禁止に踏みきるようにご検討ください。

子どもたちは、毎日元気に徒歩で登校・下校をしています。そのほほえましい姿を見るたびに、地域全体の大人の目で、子ども達を交通事故や犯罪から守りたいと感じます。私も何かできることがありましたら、徒歩登校・下校の安全を守るために地域住民の一人として協力してまいりたいと思います。

しかし、子ども達が徒歩で出入りする校門を、教・職員が車（いわゆる「普通の車」でも子ども達の小さな体に比べれば、実際は「巨大な車」です）で通勤している姿を見ると矛盾を感じざるを得ません。もちろん、車（自家用車）通勤の教職員の中には、早朝通勤をし子ども達の通学時間に重ならないようにしたり、徒歩と同じくらいの低速走行したりの配慮をしている方もおられることはわかりますが、残念ながら、通学時間帯に配慮ない速度で乗り付ける教・職員もいます。教職員が子ども達に「車に気をつけて登校しなさい」「健康のためにはしっかり運動しなさい」「環境保全のため、エネルギーの使いすぎをしないように」と言っている以上、まず、自ら車（自家用車）通勤をやめ子ども達に範を示してほしいと思います。

また、車（自家用車）通勤の時間帯・速度を配慮している方の車の場合でも、一旦学校敷地内に駐車すれば、子ども達が歩行スペース・遊びスペース・自然観察スペースの一部を車が長時間専有され続けることに変わりはありません。学校敷地内の公的スペースを私的所有物である車が、無料で長時間専有することを許される根拠は不明で、「慣例」で認められてきたにすぎません。やむをえない事情で車（自家用車）通勤する場合には、学校近隣に自ら駐車場を確保していただきたいと考えます。

なお、すぐにでも実施してほしいと考えていますが、実施にあたっては教職員との話し合いの時間が必要と考え、2007年度4月実施を求めます。ぜひご検討ください。その際、上記主旨が実施しやすいように、そもそも教職員配置において自宅から徒歩・自転車・公共交通で通える場所への配置を県などにご要請ください。たとえば、「子どもが小さく保育園に送迎しており、車（自家用車）でないと送迎も通勤も間に合わない」という声も聞きます。その場合は、自宅から学校への公共交通がない方・障害をもち車（自家用車）でないと通勤できない方同様、「特別な事由」として車通勤を許容してよいと考えます。しかしながら、そのような方でも、自宅・保育園・学校が歩いて通える近くの場所にあれば、徒歩送迎・通勤への転換は可能であり、教職員の学校配置においては、通勤距離などを配慮することを県に求めていくのは重要な観点ではないでしょうか。

なお、自転車通勤については、環境教育の観点から促進されるべきと考えますが、もちろんスピードを出すことは危険ですので、その点の配慮をするようにご指導お願いします。バイク通勤については、自転車に転換するのが理想ですが、距離などで困難な場合は、「特別な事由」として許容してよいでしょう。なお、自転車・バイクの学校敷地内駐輪場所については、駐車スペースに比べ1台あたりの専有面積は少なく、とめ方・場所さえ配慮すれば、車通勤による駐車スペースの占有を減らす観点から、許容してよいのではないかと思います。たとえば、1台の車の駐車が減れば、1台の自転車・バイクの駐輪に転換すればその分学校敷地が広くなります。（もちろん、車（自家用車）通勤が原則禁止された以降、駐輪スペースに問題点が生じた場合はその時点で場所や方法を考えなおすべきでしょう）

＊　　＊

以上、私なりに最良と考えられる方法を提案しましたが、「車（自家用車）通勤の原則禁止」「学校内敷地の駐車の原則禁止」の方向に向かうのであれば、詳細につきましては教育委員会（議会提出陳情では「市」）で検討・修正くださって結構です。よろしくご検討ください。

案内板

■東京（関東）月例ミーティングにご参加ください。《8／25・9／22・10／27・11／24・12／22》

今度、世話人の後藤が、藤本さんから引き継いで、東京（関東）月例ミーティングを運営することになりました。第1回、第2回はすでに開催しており、第3回の案内です。

日時：2006年8月25日（金）
午後6時30分～午後9時30分
場所：生活思想社
東京都新宿区神楽坂2－19銀鈴会館506
（最寄り駅：地下鉄飯田橋駅、JR飯田橋駅）
TEL／FAX　03－5261－5931
内容：・情報と意見交流
・活動交流
・DVD映写

第4回目以降は、月の第4金曜日に、同時刻、同場所で開く予定です。

第4回目以降予定日：9月22日・10月27日・11月24日・12月22日

（上記の内容のほか、会報の発送作業やその他事務作業の協力をお願いすることがあります。）

運営を担当するのは初めてで、どういうことができるか思案中です。ご意見をお待ちしています。

担当：後藤昇（世話人／別紙名簿参照）

■関西ミーティングを開催します。《9月2日》

交通安全・ドライブレコーダーの普及を中心に話し合いを進めたいと思います。

日時：2006年9月2日（土）午後2時～午後4時30分
場所：大阪市立　難波学習センター　第3会議室
大阪市浪速区湊町1－4－1　OCATビル4階
TEL　06－6643－7010（代）
参加費：無料
参加申込：当日参加できますが、できるだけ世話人の青木まで葉書、FAX、メールで連絡先、氏名をご連絡ください。
担当：青木勝（世話人／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。興味のあるWGがあれば、詳しくは各WGに直接お問い合わせください。

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。

■子ども道路ウオッチング手引書作成WG《New！》

「子ども道路ウォッチング手引書」を作成するために、勉強会と企画案作りをしていきます。今年度は企画案を作成し、公的な助成金の申請を目指します。実際の作成はその後になります。第1回のミーティングを8月11日（金）午後6時30分より、千葉県船橋市駅前にあるフェィス5階の市民活動サポートセンターフリースペースで行います。この日は趣旨説明と顔合わせをします。お近くの方、ご関心のおありの方、お集まり下さい。ご意見もお寄せいただければ助かります。　（杉田久美子）

■路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG

名前の通りのWGです。

本WGはメーリングリストを活動の場としております。申し訳ないのですが、電子メールを使える方のみの参加とさせていただいています。

現在メンバーは19人です。　（杉田正明）

■クルマなし子育てWG

今年1月に何通かメールをお送りしたまま、その後音沙汰なしですみません。電子メール（必要に応じて郵便）を利用して意見交換をしたいと思いながら、具体的なことができずにいます。せっかく存続させたのだから、形のあるものにしていきたいです。WGメンバーの皆さんの意見を聞きたいこと、伝えたいことがありましたら、何なりとお寄せください。メンバーなのにこれまで連絡が届いていない方がいらしたら、お手数ですがご一報ください。新たに参加する方、ご意見番として参加してくださる方もお待ちしております。　（梅沢博）

■ 議論誌WG

会報記事に関するご感想や会に対するご意見などを、新聞投稿の要領で藤田宛ご郵送下さい。字数は自由で不採用や手直しは一切ありませんが謝礼もありません。原文を複写しますので読み取れる濃さでお願いします。製本してメンバー全員にお送りします。日刊ではなく月刊ですが購読料は無料です。（藤田亜津子）

■ 自転車WG

交通システムの現状を自転車利用者の視点から見直していきたいと思います。電子メールでの情報交換などを行なっています。（冨田悦哉）

■ 交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG（伊藤晃）

■ 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）

■ 仕事とクルマWG（水野玲子）

※省庁交渉WGは解散いたします。省庁交渉は世話人会で検討していきます。

*　　*　　*

■ クルマ社会を問い直す会有志メーリングリスト

クルマ社会のすべてのテーマを扱い、会員同士の情報交流と意見交換を行うためのメーリングリストです。申し訳ないのですが電子メールを使える方のみの参加とさせていただいています。

ただしこのメーリングリストは問い直す会の公式のものではありません。現在メンバーは35人です。

お問い合わせ、参加希望は杉田正明あてにご連絡ください。（杉田正明）

会員の書いた書籍案内

今井博之著

『ありふれた子どもの病気と事故の予防』

――保育が好きになる実践シリーズ――

かもがわ出版、2006年5月刊、A5版156頁、1600円＋税

著者は小児科医師。子どもの病気、暴力や虐待、事故予防の3つのテーマで書かれています。事故予防では「交通事故―チャイルドシートと自転車ヘルメット」「安全な町づくり」「事故防止ではなく外傷制御」「事故防止の指針づくり」などの章で、交通事故予防や被害の軽減対策について述べ、昨年著者が参加された「チャイルドストリート国際会議2005」のことにも触れています。全体に子どもや保護者・保育関係者に対する温かいまなざしが感じられる本です。（文責／足立礼子）

海外論文の案内

2005年夏にオランダのデフルトで開かれた「チャイルドストリート国際会議2005」に参加された、今井博之さんと久保健太さんが、資料の一部を和訳して「こどもとコミュニティーのための道研究会」*で公開してくださいました。お読みになりたい方は、足立（世話人・別紙名簿参照）へご連絡ください。

＊春のこども環境学会大会で本会の関わった分科会を契機にできた研究会。会報40号19ページで紹介。

1：「子どもと生活環境：子どもの日常生活と発達に関する生活環境の意義についての実地研究」マルコ・ヒュッテンモーゼル（スイス）／今井博之さん訳

5歳児のいる家庭のうち、クルマの危険の多い生活環境に住む家庭と危険の少ない生活環境に住む家庭を抽出して、子どもたちの遊ぶ時間や遊び方、自立性、母子関係、親同士の関わり方などを調査した報告。子どもの遊び方だけでなく、母子関係や親同士の関わり方にも影響が及んでいると記されています。

2：「マルコ・ヒュッテンモーゼル講演録」／今井博之さん訳

上記論文の研究を含めた講演録。ボンエルフなどの歩行者優先の生活ゾーンと子どもの成長、大人の交流・結びつきについて分析し、望ましい居住地の形を探っています。

3：「イギリスのホームゾーン：その歴史と政策、子どもと若者への影響」ティム・ギル（イギリス）／久保健太さん訳

イギリスのホームゾーンの歴史、法整備と財源、走行速度、実施の影響・課題などについての報告。他国のボンエルフに比べて法律面などで弱さはあるが、ドライバーの意識の変化、子どもの野外活動の増加、犯罪数の減少などの効果があることが記されています。

■ 論文寄稿 ■

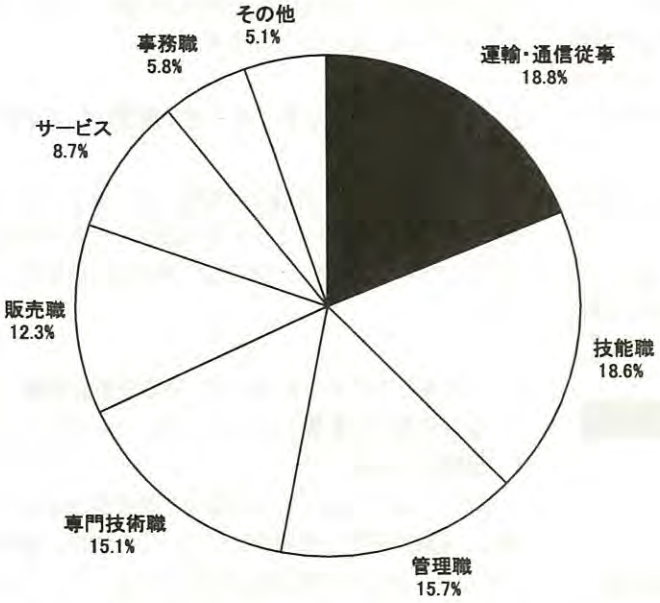
職業運転手の労働をめぐる問題

川村雅則

本会誌38・39号、41～43号において、職業運転手の直面している問題を中心に投稿してきた。今回は、彼らの働き方や労働負担の問題について整理してあらためて報告したい。

■運転職は過労死事例の多い職種

「過労死」という言葉に象徴されるとおり、わが国の労働者（フルタイム労働者）の働き方は、総じて厳しい。過労死とは、過重な労働負担が誘因となって、睡眠不足や食事の乱れなど不健康な生活習慣が形成され、高血圧や動脈硬化など元々あった基礎疾患が悪化し、ついには脳・心臓血管疾患の急性増悪によって、死（労働不能な状態も含む）に至ることである[注1)]。この過労死事例の多い職種の一つが運転職である。厚労省資料によれば、脳・心臓疾患の労災申請件数で最も多い職種は「運輸・通信従事（者）」で、全体816件のうち153件を占めている（図表1）。なぜ運転職に過労死事例が多いのだろうか。



出所：厚労省「脳・心臓疾患及び精神障害等に係る労災補償状況（平成16年度）について」（2005年6月17日）

図表1　職種別にみた脳・心臓疾患の労災請求件数

■高い精神的な負担をともなう運転作業

運転職の労働負担を考えてみると、一つは、運転作業にともなう高い精神的な負担があげられる。自動車の運転とは、こうしてあらためて考えてみると結構大変な作業なのである。すなわち、自らが移動する中にあって、主に視覚を通じて外界から多くの情報を得、その情報に従って連続的にハンドルやペダルの操作を行い、車両の操縦・制御を図らなければならない。しかも、線路上を走行する鉄道と異なり、自分のまわりには、それぞれの意志で動く他の車両も走行している。他の職種と比べると仕事の危険度が著しく高いことが理解されよう。これでは、血圧もあがるというものだ。

もちろん、自身の経験を振り返って考えれば分かるとおり、車を初めて運転したときと、一定の経験を積み重ねたときとでは負担の度合いは異なる。だが、必要な一連の作業内容やそれにともなう精神的な負担の存在は、基本的には同様である。自動車は文字通りの「自動」車にあらず、あくまでも運転手の判断・操作で動くのである[注2)]。

■長時間、深夜・不規則労働という負担

こういう瞬時の正確な判断を連続して行う上で、運転者の意識水準は常に良好でなくてはならない。が、実際には、長い労働時間、深夜時間帯の作業を含む不規則な労働などの特徴によって、それは困難だ。この労働時間制による負担が第二の負担である。

まず政府統計で年間の労働時間の「長さ」だけ概観しても、全産業男性労働者が2196時間であるのに対して、バスは2448時間、タクシーは2412時間、トラック（大型）は2556時間に及ぶ[注3)]。さらに、こうした労働時間の「長さ」だけでなく、何時に働いているのかという労働時間の「位置」や、作業密度の問題もある。これらについて筆者の実施してきた調査結果から、具体的に述べたい。

まずは貨物だが、(a) 長距離を運行す

るトラック運転手は、日中の混雑を避けるため夕方から夜にかけて運行を開始し、朝の到着時刻に間に合うよう、深夜時間帯に距離を稼いで、睡眠は日中にとることになる。複数日にまたがる場合は、運転席の後ろの狭い空間・ベットが運転手の寝床だ。(b) また、いつでも新鮮なお弁当・お惣菜が手に入るコンビニには、24時間、それこそジャスト・イン・タイムでトラックが荷物を運んでくる。配達店舗数が多いので、時間の遅れには常に気をつかわなければならない。(c) そして、ジャスト・イン・タイムといえば、お客様のニーズに従って指定時刻に荷物をもっていかなければならない宅配便の配達も大変だ。不在であれば、何度でも足を運ぶことになる。お中元やお歳暮など繁忙期には、一日10数時間の作業を、半月に1日程度の休日で続ける。一日の睡眠は5時間台で、文字通り、過酷だ（図表2)。

旅客はどうか。(d) 都市部のタクシーで主流の勤務形態は、例えば朝から深夜2、3時までの隔日勤務だ。さらに、実際には、売上が減っているため、所定の勤務時間をはるかに超えて働くパターンが珍しくない。(e) また、われわれが普段利用している馴染みの乗合バスは、朝早くから夜遅くまで走っていて大変有難いが、運転手の側にしてみれば、毎日時間帯の異なる勤務に従事することになり、そうした不規則な勤務ローテーションや早朝からの勤務が、睡眠不足を招きがちになる。「公共性」を維持するというのもゆるくない。

以上のような働き方に、睡眠不足を中心とする不健康な生活習慣の形成という条件も加わって、彼ら運転手は、疲労を蓄積してゆき、数日程度の休養では回復不可能な慢性疲労状態に陥ってしまう（これまでの拙稿を参照)。

■実効力なき労働時間規制が拍車を

こうした働き方に、実効力ある歯止め・規制を設ける必要はないのだろうか。とりわけ、彼ら運転職の働き方というのは、利用者・国民の安全にかかわる問題でもあり、見過ごすことはできない。

だが、まず、そもそもわが国では働き方に関するルールは脆弱である。例えば時間外労働について定めた労働基準法第36条によれば、労使で協定を結んで行政機関に届け出れば上限規制はないに等しい（通称「さぶろく協定」)。時間外労働の上限値の「目安」こそ示されているが（例えば年間で360時間)、これはあくまでも目安であって、この数値を超えた協定を結んだとしても、罰則などはない。

もっとも、運転労働者の労働規制については、関係者の努力もあって、関係行政機関から労働条件の改善を目的とした通達等が出されてはいる。だが、その中身、つまり規制の水準・内容たるや、いかなるものか。「自動

	前日からの睡眠時間	出宅時刻	帰宅（最終）時刻	作業時間（休憩等を除く）
1日目	6時間05分	6:05	21:32	13時間46分
2日目	5時間35分	6:00	21:36	13時間59分
3日目	5時間25分	6:05	21:48	14時間08分
4日目	5時間50分	6:02	23:33	17時間10分
5日目	4時間45分	6:02	22:35	15時間49分
6日目	5時間10分	6:10	21:43	11時間48分
7日目	5時間30分	6:05	20:32	10時間00分

注：ある宅配業者の繁忙期（お歳暮時期）の一週間の仕事・生活の記録の一部である。この過酷さは、私が経験した調査の中でも、1，2を争うものである。

図表2　ある宅配業者の一週間

車運転者の労働時間等の改善のための基準」を検討してみよう（図表3）。

詳しい説明は省くが、まずは、1日単位にしろ1ヶ月単位にしろ、随分と長い拘束時間が許されていることにあらためて驚かされる。

だが、さらに驚くべきは、休息期間の短さだ。休息期間とは、勤務終了時刻から次の勤務開始時刻までの間である。通常は（「一杯ひっかける」など寄り道しなければ）、通勤時間と在宅時間の合計である。この長さが、じつに8時間以上であれば「告示」的には許されるのだ。つまり、仮に通勤で往復1時間を要するケースで、7時間の在宅時間しか確保できなくとも、「告示」的には問題なしということになる。食事や入浴や家族との団欒など一切を省略して、帰宅するなり寝床に直行すれば、計算上は7時間の睡眠は確保できるが、そんな生活は長くは続くまい。これらの基準は、一体どんな根拠にもとづいて定められたのだろうか[注4]。

またさらにいえば、これらは雇用された運転手を対象とした規制である。ゆえに、自営業という就業形態がほとんどの軽貨物運転手は、こうした規制の対象外、つまり、一切の労働者保護を受けられない。「自営業者は自分で働き方を決められるのだから、当たり前ではないか」という意見があるかもしれないが、彼らの働き方にみられる裁量性というのは、荷主・元請の輸送ニーズの枠内のものであり、それは極めて狭いのが事実だ。さらに言えば、宅配便に典型にみられるように、こうした労働者保護のなさ、言い換えればコストの安さが、自営業者が「重宝」されているゆえんなのである。

■規制緩和で働き方はより厳しく

こうした職業運転手の厳しい働き方は今にはじまったことではなく、以前から問題視されてきた。が、それに対して関係行政機関は、大枠では、実効力ある規制等で問題解決を図るのではなく、逆に、問題の多い現状を追認してきた、と指摘せざるを得ないだろう。先日、悪質な運送業者に対して、厳罰主義で臨むことが報じられた[注5]。遅きに失した社会的規制の強化と評価できなくもない。

だが、運送業者に対する現行の監査体制はそもそも十分なのだろうか。例えばこの広大な北海道でトラック・バス・タクシー事業者の監査に臨む北海道運輸局・支局

	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1箇月　299時間	1箇月　262時間	1箇月　293時間	4週平均で1週間当たり　65時間
	1日　原則13時間 最大16時間	2暦日　21時間	1日　原則13時間 最大16時間 （15時間超えは1週2回以内）	1日　原則13時間 最大16時間 （15時間超えは1週2回以内）
休息期間	継続　8時間以上	継続　20時間以上	継続　8時間以上	継続　8時間以上
運転時間			2日平均で1日当たり9時間 2週平均で1週間当たり　44時間	2日平均で1日当たり　9時間 2週平均で1週間当たり　40時間
連続運転時間			4時間以内（運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要）	4時間以内（運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要）

出所：旧労働省『【改訂新版】自動車運転者労務改善基準の解説』p150～p151から主な項目を抜粋。

図表3　改善基準「告示」の内容（一部を抜粋）

の人員は22人である。しかも監査業務を専任で行っているのはそのうち4人に過ぎない。残りは兼務だ（筆者聞き取り）。

それに対して北海道の運送業者数は、乗合バスが38社、貸切バスが229社、ハイヤー・タクシー（法人）が428社（加えて個人タクシーが1917社）で、重大事故が問題になるトラック業界については、一般トラックだけで3500社を超えるのである。なお、平成17年度における、これら全業種の監査件数の合計は360件にとどまる（以上の数値は北海道運輸局資料より）[注6]。

夜の札幌駅北口タクシー乗場。利用が低迷する中で北海道内のタクシーは1000台近く増えた。この乗場の外にもタクシーがあふれて列をなしている。

さらに問題だと思うのは、上でみてきた運転手の働き方を、より悪化させるような方向で交通運輸政策が展開されていることだ。規制緩和の問題である。すなわち政府・規制緩和推進論者は、競争促進によるサービスの改善、コストの削減、消費者メリットの向上等を目的に掲げ、これまで設けられてきた種々の規制を緩和・撤廃してきた。その「成果」を彼ら自身は自画自賛している。だが現実には、企業間競争が激しくなり、売り上げや収益が悪化し、人件費などのコストを削減しようとする圧力が業界内で高まっている。言いかえれば個別企業においては、運転手に対して、より厳しい働かせ方の選択を余儀なくされるなど事態は深刻化しているのである[注7]。この点、すなわち、運送業者がおかれた環境や経営の実態については別の機会に論じる。

（北海道札幌市在住・北海学園大学教員）

注

1）「過労死」の名付け親の一人である、上畑鉄之丞『過労死の研究』日本プランニングセンター、1993年などを参照。

2）「とはいえ、多くの人は日常フツーに使用しているではないか」という反論があるだろう。まったくその通りの指摘だ。だが、クルマのそういったフツーな使用の「結果」が毎年90万件を超える人身事故の発生であることを想起されたい。さらに、発生件数は不明だが、「コスッた」「ブツけた」などの物損事故もあわせると、一体どの位の数になるのだろうか。人間の能力に過度に依存した自動車は、ある種の「欠陥商品」であり、現行の運転免許制度には問題が多いと思われるがどうか。なお関連する図書として、黒田勲『「信じられないミス」はなぜ起こる―ヒューマン・ファクターの分析―』中央災害防止協会、平成13年が新書で手軽である。

3）厚労省『賃金構造基本統計調査 平成17年版』より算出。なお政府統計にはいわゆるサービス残業分が含まれていないという問題点があることに留意。

4）補足すると、第一に、設けられた規制の水準も問題だが、項目によっては、そもそも規制自体がないという問題もある（例えば深夜労働に関する規制）。第二に、こういう最低限の（非人間的な）規制さえ必ずしも守られていない事実が実態調査で明らかになっている。厚労省など行政機関による調査・監査結果でも、運送業者の違反率は高い（もっとも、「違反の疑いがある事業所を主な対象にしている」ことにもよるが）。

5）『朝日新聞』朝刊2006年5月18日付。「一発で営業停止 過労・飲酒を放置 トラック・バス・タクシー会社 事故に歯止め」によれば、国交省は、運転手の長時間労働や飲酒運転を放置するなど悪質な違反行為を行っていた運送会社に対しては、直ちに営業停止命令を出せるよう関係する処分基準を今夏から強化するとのことである。

6）トラック業界では、経営者団体であるトラック協会が実施機関となって、事業者に対する指導（適正化事業）を行ってはいるが、現行の監査体制に不十分の感は否めない。

7）この問題について、安部誠治編『公共交通が危ない――規制緩和と過密労働――』岩波書店（ブックレット）、2005年刊を参照。なお、業界の構造的な問題に加えて、個別企業の労務・運行管理が追及されるべきケースがあるのは言うまでもない。

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- 38号 ― 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- 39号 ― 規制緩和とトラック運送業
- 41号 ― 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）
- 42号 ― バス運転手の実態――勤務と睡眠に焦点を当てて――
- 43号 ― 軽貨物自営業者の就業と生活

※関連新聞報道記事が35ページにあります。

道路の路側帯・違法駐車の改善を求めて

木原浩貴

会報の 右下隅に「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」と依頼されているので、わたしの経験をば、少しは参考になるのではないかと思って書かせていただきます。

事例1．近所にある中学校（神戸市立住吉中学校）の東を走る道路について。

この道路は言葉では説明しにくいのですが、瓶のような、というのか、先の尖った帽子のようなというのか、とにかく先の窄まった歪な形をしておりまして、道幅の広いところ（二車線分は十分ある）からだんだんと道幅が狭くなって、道がぐっと左に曲がるところではクルマ一台がやっとぎりぎり通過できるくらいの幅にまで狭まります。当然、クルマは道幅の広いところを猛然たるスピードで走ってきますが、その勢いはしばしば道幅の狭くなるカーブの箇所に来ても衰えません。おそらく（カーブはクルマ一台がやっと通過できる幅ですから）対向車がカーブに入ってくる前にカーブに入っておこうという焦り・競争心から車を飛ばすのだろうと思います。しかしわれわれ歩行者はクルマがすぐ横までスピードを上げて走ってくるたびに、恐怖を感じます。

わたしは県警察にここでスピード違反があったら取り締まってくれと何度も陳情しましたが、もちろん改善はされません。しかしその道路の道幅の広いところでも路側帯（中学校側）の幅が不合理に狭いので、これは歩行者に対してあまりにも配慮のない設計であるから路側帯を広げる位のことはやってくれと陳情を入れましたら(2002年暮頃)、数ヶ月のうちに私の陳情を聞き入れてくださったのか、その道路の道幅の広い部分での路側帯がずいぶんと広くなりました（2003年2月頃)。路側帯が広がり、クルマの通れる道幅がいくらか狭まったことは、ドライバーに対して少しは心理的効果を与えるらしく、以前ほど道を飛ばす車は減ったように感じます。クルマがやっと一台通れるカーブの箇所における路側帯はあいかわらず狭いまま（30cm？）ですが。

事例2．やはり近所の幹線道路沿いにある銀行（当時・東京三菱銀行）の前に違法駐車するクルマの列について。

「山手幹線」と呼ばれるその道路は両端が「自転車専用道路」になっておりまして車は原則として入れないはずです。しかし自転車専用道路・歩道の道幅が広いため、銀行に来る客がしばしばクルマをそこに入れて駐車させていました。銀行は地下に駐車場を設けているのですが、そこにクルマを入れるのが面倒なのか、駐車場へ入る通路をまっすぐ進まず、横に折れて自転車専用道路や歩道にクルマを乗り入れていたのでした。毎日お昼時になると何台もがそうやって駐車しているので、私はドライバーが乗っている場合には、ドライバーに対し注意したことも何度かありました。銀行にもクルマを地下の駐車場に駐車させるよう、この時間帯になったら店舗前を監視しドライバーに指導してくれと文句の電話を入れましたが、銀行からはそのような義務はないと冷たい対応をされました。しかし私の電話が効いたのか、後日そこを通りかかると、銀行員らしき人が表に出て、自転車専用道路に駐車させようとするお客に対し、そこに留めないよう注意している姿を見かけましたが。

わたしは（その幹線道路の脇の自転車専用道路は県の管轄らしいから）県庁に電話を入れて、クルマが自転車専用道路や歩道に入れないように杭を立てる等の対策をとってほしいと陳情しました。いくつかの部署をたらい回しにされて、最終的にどこの部署に回ったか覚えていないのですが、とにかく今書いた状況を詳しく県の役人の方に話しまして、工事していただけるようにお願いしました。

ほとんど諦めかけていたのですが、それから3ヶ月もたたないうちに、工事がなされまして、私の陳情通りに、銀行前の自転車専用道路・歩道にクルマが入れないよう金属製の杭（ポール）が立てられました。わたしは県庁の方に感謝の電話を入れようかと思いましたが、相手の部署・名前をメモしていなかったのが残念です。

尚、以上の行為はいずれも電話によるものですが、私が実名と住所を明かした上での陳情の電話です。匿名で陳情したことは何人に対してもありません。また私は「クルマ社会を問い直す会」に入っていますが、その会員であることは明かさず、また会の会員として行動したわけでもなく、一市民として（「市民」という言葉に反感を抱く人もいますが）行動したことを明記しておきます。

（兵庫県神戸市在住）

投稿　ガソリンを使わない社会を目指そう　杉原　淳

あなたは車を運転したとき、どのくらい炭酸ガスを出しているか、知っていますか？　燃費10kmくらいの中型車では、100km走るごとに、約6.4kgの二酸化炭素を排出します。人が呼吸で一日に出す二酸化炭素の量の、何と85倍です。できるだけ運転をしない方が良いと云えます。第二次世界大戦後、繁栄の道を突き進んだ、超大国アメリカが効率第一主義で歩んでから、路面電車は大都会から消えたのです。そして車が道路に溢れ出しました。ヨーロッパでは、路面電車を残している国が多いことからも分かるように、環境保全に対する意識がかなり高いようです。

私は電車通勤をしています。その理由は車を持っていないから。ではなぜ所有していないか。色々と理由はあります。1つは都会では、さして不便ではないということです。好きなお酒も安心して飲める。本を読んだり、ものを書いたりもできます。さらにこれらのこと以上に、クリーンエネルギーを創出するセラミックス材料を研究している身としては、身をもって実践することが大事だということ。また藤沢市のNPOである、「クリーンエネルギーと友達になる会」に所属して、ここ3年間、成果を形にしていることも大きい要素です。1年目は一人乗りソーラーカーの製作、2年目は目久尻川の中将姫公園にソーラーと風力発電の設備を設置、3年目は「地球にやさしいエネルギーと環境＝未来をになう君たちへ＝」という、小学校高学年と中学生向けの教科書副読本的な小冊子を作成しました。

それから、大学で学生主体のプロジェクト、「クリーンエネを創る会」の顧問もしています。これはガソリン車である軽トラックからエンジンを取り除き、ソーラーで走らせようという計画です。こちらはまだ作業中です。クリーンな環境を出来るだけ進めたい気持ちからです。

通勤電車の中では、景色を見たり、人の顔を診て、どういう人かなとか、きれいな人やなとか思い巡らすのも楽しいものです。しかし、何としても電車の中での書きものは、私の大きな楽しみの一つでもあります。計画とか、事務的なことだけではなく、電車のちょうど良い振動が脳を刺激するようです。電車の中で書いて、投稿した文章は、大抵入賞ないしは採用されています。たとえば、2001年の入賞作は、“30年後のこんな京都に住みたい”という京都商工会議所主催のものでした。58歳のときに書いたので、その結果を見るため、私は88歳までは元気で生きたいものです。また2005年の入賞作は、“21世紀の日本のかたち”（政策調査会主催）という漠然としたものでしたが、私は職業がら教育について書きました。その国の文化についての最後の砦は、教育だということと地球環境とも関連するという私の信念をぶつけました。今、環境とエネルギー問題そして教育のこの3つは、日本では危機状態にあるということを、国民一人ひとりが認識しなければ極めて危ないという危機感を抱いています。

車に乗らないで出来る生活。21世紀はデンマークのように、低エネルギー社会を目指さなければなりません。低エネルギー社会になっても生活水準は今と変わりません。技術などを駆使して、エネルギーの消費を減少させていくのです。まとめとして、『エネルギーと私たちの社会―デンマークに学ぶ成熟社会』（J. S. ノルゴー＆B. L. クリステンセン著、訳；飯田哲也、評論社、2002年）という本から引用しておこう、

【低エネルギー社会では、人びとは余暇や興味のある仕事、意思決定に影響を与える価値を求め、やがてはそれらが賃金の上昇よりも優先されるようになると考えられます】。

（神奈川県藤沢市在住・湘南工科大学マテリアル工学科／会員外）

投稿　ついに登場　函館市電にLRT低床車　中里俊之

ある時は書籍、ある時はテレビ、そしてある時は旅先で、これまで何度も次世代型路面電車LRTについて知る機会があった。ほとんど段差無しに乗り降りできる人への優しさと、斬新なデザインを兼ね備えた低床車が、クルマのように街や風景を乱すことなく、颯爽と走る。旧来の路面電車しかない函館に住む私にとって、その姿はどこか親近感を感じるようでいて、一方で、まるで遠い別世界の話のようであった。クルマに依存した街づくり

から脱するために、函館への導入を求める活動に携わってからも、それはすぐそばにあるのに、どんなに追いかけても決してたどりつけない、太陽か星のような存在であり続けた。

しかし、それが夢物語でなくなる日がついに訪れようとしている。このほど函館市は06年度の予算に、東日本では初めてとなるLRT低床車1編成の購入費用2億1千万円を計上し、市議会で可決された。そのうち、購入費用の4分の1に相当する5250万円が国のLRT補助制度によって助成される。これによって従来の車両とほとんど変わらない費用での導入が実現した。これまで、購入費用の高さを理由に導入に消極的だった市に対し、補助制度の存在を挙げて、早期の導入を要望してきた私の意見が、全面的に取り入れられた形となった。

新車両は函館市電では史上初となる2車体連接車となり、定員は60人。電停との段差は一段のみで（下記参照）、02年に登場した部分低床車のように車内の段差を越える必要も無く、待望の完全バリアフリー仕様となる。車いす2台分のスペースも設置され、年内にも運転を開始するという。交通局では将来的に市民の利用だけでなく、高齢者や障害者の観光客増加への対応も視野に、今後も車両の更新に合わせて導入を進める意向を示している。また、既に一部で施行されている電停の改良（屋根、スロープ設置等）も継続され、未改良時に25センチある車両との段差が順次、18センチまで縮小される。

こうして、まだ1編成にすぎないが、この冬にもLRT低床車が函館にやってくることになった。これは函館の街にとって、ただ、電車が新しくなるだけではない大きな意味を持っている。高齢者や障害者にとって、電車で街が行き来しやすくなるということは、その分クルマ利用度が減る、もしくは冬季間を中心に家に引きこもりがちになる度合いを減らすことができるということでもある。日々のガソリン代や医療費の節約にもつながり、その一部が街で使われることによって、経済にも好影響をもたらすことになる。ベビーカーでもそのまま乗車できる気軽さは高齢者に留まらず、家族連れのクルマ利用も抑制するだろう。

そして何より、これまで道路整備一辺倒だった街づくりのあり方に、次第に変化をもたらすことは間違いない。市電沿線に古くからある市場の一つである「中島廉売」では、市場内の車道をシケイン化して歩道を拡張し、近頃珍しくなった露店中心の買い物空間を再生させるという構想が、早くも浮上している。この流れが生活道路や通学路にも広まるか注目される。

函館市交通局

市電に超低床車導入

お年寄りなど配慮 道内初、年内に1両

函館市交通局は新年度、市電に道内初の超低床電車を導入する。車いす利用者やお年寄りが使いやすいように、車内の段差をすべて取り除いた特殊な車両で、新年度予算案に一両分の購入費用一億千万円を計上、年内の運行開始を目指す。同局は車両の更新などにあわせ、今後も導入を進める考えだ。

超低床電車は、床面全体を車軸と同じ高さに下げるなど、車内に段差が一切ない。バリアフリー対応の電停十一カ所なら乗り降りの際の床面との段差は約十八センチ、それ以外の電停では約二十五センチ。この高さは、定員約六十人、車いす二台分のスペースも確保でき、一般の車両とほとんど同じだが、床が平坦なため、車内の移動が楽で、座席や降車口へも近い。

低床車は連接車両とは違い、車両は一両だけ。電停は段差が一切なくなるため、車内の移動が楽で、座席や降車口へも近い。

市電では「CO2」年度から、営業車両を改良した部分低床電車一両を運行している。同車は、運転室と乗客用の座席は低床で、一部の座席はそのまま残るとする社側だが、路面電車の車両はすべて経年劣化となるため、新年度以降に業者を選定、製造へ向けた打ち合わせを行う方針。

（松井伊勢生）

北海道新聞
2006年3月10日

函館は道内はもとより、東北地方の諸都市とも交流があり、近年は観光を通じて、中国・韓国などとの関係も深い。函館がLRTを中心とした街づくりを進めて、その効果を世界に発信すれば、そうした関係地域も大いに刺激されるだろう。国際的なCO_2削減への機運も高めるかもしれない。

北海道新幹線も着工され、今まさに、大きな変貌を遂げようとしている函館市。新幹線と共に新しい街づくりの主役になれるか。函館市電の新たな挑戦は今、始まったばかりである。（北海道函館市在住）

投稿 自動車事故を減らすための諸問題

磯島 浩

自動車事故がなぜ起こるのか、考えてみた。

まずは、車を運転している人たちが素人である、ということである。車の免許は、バス等を除き、教習場でわりと簡単にとれてしまう。鉄道や飛行機は厳しい訓練を経て、同路線を指導教官とともに何回も運転する。車もそれらと同様に、初心者マークをつけるのみでなく、指

導者を同乗させてしばらくの間は訓練をしたらいいと思う。また、免許更新時の手続も問題である。交通事故のビデオを見せるだけでおしまいでは、はっきり言って意味がない。更新時も実地講習が必要と考える。

また、刑罰を受けても再び免許がとれるのも問題である。これは警察の責任だと思うが、免停や取り消しを受けた者には二度と免許を与えないよう、法改正すべきだ。車を使わなくてもできる仕事はいくらでもある。

車の構造にも問題がある。時速180kmも出せる乗用車がはたして必要か。高速道でも最高速度は時速100kmだ。これはメーカーに責任がある。如何だろうか。

（千葉県松戸市在住）

投稿　日本でも都市のトロリーバスの復活を　小松敏郎

今敏郎が住んでいるところは問い直す会的に面白い場所なのです。大阪市内のかつて猪飼野と呼ばれたところで、ここは大阪の千里丘陵で万博が開かれた頃までトロリーバスの路線に囲まれていた地区なのです。トロリーバスはその構造上路面電車のような折り返しができないので終点で小さなループを設けざるを得ないのですが、そうではなく路線網としてトロリーバスに囲まれていたのです。

大阪の中央図書館で大阪市交通局の歴史を調べると、大阪市がトロリーを導入するにあたって平行する私鉄や私鉄の経営する路線バスとの争いがあって面白いのですが、長くなるので略します。少しだけ申し上げると、最初の路線で路面電車並の運賃だと阪急バスに打撃を与えると、阪急電車と平行する十三までが路面電車並で十三から先は高くなる区間運賃を採用していました。中央図書館自体かつてのトロリーバスの経路上にあり、猪飼野から10番のトロリーバスで乗り換えずに行くことができました。いまのディーゼルのバスでそんな敏郎に都合のいい路線はありませんが。

大阪市のトロリーバスは最盛期に一日十八万人も運ぶ（現在日本最大の路面電車の広島電鉄もこの半分強しかないので大変な輸送量だ）日本一だったのですが、大阪市もその他の都市の京都市、川崎市、東京都、横浜市も千九百七十年前後に全廃されてしまいました。姫路市と長岡市は開業せず計画的倒れとなった。今の日本には黒部アルペンルートのトンネル内にしかトロリーバスが残っていません。

日本ではトヨタなどクルマ会社に追従するしか能のない霞ヶ関の官僚によって六大都市と川崎市で都市の公営路面電車が壊滅させられ、トロリーバスも電気設備を路面電車と共用していた関係から道連れに殺されてしまったのですが、ここにきて大陸ヨーロッパ各地ではトロリーバスの復活や新設が相次いでいる。新しいトロリーバスはバリアフリーにかない、スタイルがいいだけでなく、都市の歴史的景観を大切にするかの地では一部区間でバッテリーに充電し架線なしで走行することも行われています。

大阪市はかつてのトロリーバスの路線のうち長堀通に続いて今里筋に地下鉄を建設するというおろかなことをしています。開発が終わった地区で、外の鉄道と相互乗り入れのない地下鉄の建設は過剰投資でしかありません。特に今里筋の8号線は今里までで、猪飼野まで来ないと中途半端なもので、猪飼野の住民を馬鹿にしているとしかいいようがないのです。たとえ国籍が違っても彼等もこの国の納税者なのです。地下鉄の建設が実は選挙の票目当てなのが見え見えなのです。

兵庫県の阪急沿線の花屋敷こそが日本のトロリーバス発祥の地なのに、県庁所在地たる神戸市には六大都市で唯一ついぞトロリーバスが出現しなかった（名古屋は戦時中だけあった）。坂の街神戸にこそトロリーバスがぴったりです。神戸駅、三ノ宮駅と山麓地区を結ぶ市バス7系統はトロリーバス化すべきで、北野の異人館街を訪れる観光客に、神戸は今も世界に開かれた窓で、日本のエコロジーの先端都市だ、とアピールできます。空港なぞ危険なものを港に呼び込んでどうするのでしょう。航空機事故の多くは離発着時におきるのです。空を夢みるよりもまず足元から始めて、自滅していく大阪を抜き去ろうではないか。

（大阪府大阪市在住）

投稿　このけばけばしさ、「国家の品格」どころでない！　小林和彦

カラー写真でなくて判断しにくいもしれないが、この2つの写真を見比べてみて、皆さんはどちらの方が品格があるとお感じだろうか。

どちらも山形市内の写真だが、一つは城下町時代の面影を残す町屋の並び（20年以上前の撮影で一棟だけ現存）であり、もう一つは郊外型の店舗や大型量販店が並ぶ新興商業ゾーンの景観である。前者は決して豪奢な造りではないが、素朴な落ち着きと風格を見せるのに対して、後者は市内で最も賑わう地帯となったが、ケバケバしい原色主体の看板が並び、視覚的にはとても落ち着きや潤い、ましてやとても「品性」や「山形らしさ」などどこにも感じられない。まさに全国どこにでも見られる画一的で没個性の景観であり、「地方の時代」の掛け声とは裏腹である。これらのド派手な看板の並びと店舗群の間には駐車のクルマがひしめき、街並み景観は一層興ざめ状態になっている。

いま、『国家の品格』という本がベストセラーになっているが、観光地は別として地方で最も賑わうゾーンがこのような景観では、日本という「国家の品格」までが疑われ、国際的尊敬を失い、ひいては外交力の低下にまで繋がるのではないか。

クルマ社会の進展に代表される「目先の利便性」だけを追い求める現代日本人の「品格」の程度は“隆盛を極める郊外商業ゾーン”の下手な厚化粧のようなけばけばしい景観に表れていると言えるのではないか。

むろん、商業ゾーンの郊外進出自体がクルマ社会の進展がもたらしたものであり、巨大店舗の郊外出店を規制する「改正まちづくり3法」もクルマ問題に対する根本的メスを入れることなしにはどれだけ実効性があるものか、注意深く見守りたいものである。　（山形県山形市在住）

投稿　会報43号に接し、又第12回総会に出席して思ったこと、決心したこと　木村孝子

灰色のクルマ社会をなんとかしよう、高齢者も子ども達も澄んだ空気の街で伸び伸びすごせるようにしようと願いつつ、私たちはこの会に属しています。日本の総人口からするとわずかな会員にみえますが、会報を開けても総会に出てもこの会は全国各地に会員をもち、頼もしい限りです。会報に接すること、総会に出ることだけが会員の方々との交わりなのですが、私にできることを少しずつでもしていきたいと思うところです。今号でもいろいろ書かせていただきますが、よろしくお願いいたします。

会報43号で、早稲田大学での「生命のメッセージ展」について藤本さんが書いておられます。交通事故被害者の方たちにもっともっと寄り添ってあげたいと願わずにはおれません。ご遺族の周りにサポートの輪が広がり、と藤本さんは書いています。温かい報告と思います。

会報41、42、43号で杉田久美子さんが「私のみたヨーロッパ」を書いていらっしゃいます。私ごとですが団体旅行で四月半ば「アウシュビッツ平和の旅」へ出かけ

ました（ポーランド - クラクフ、ワルシャワ、オーストリア - ウィーン）。あまり行けないヨーロッパへせっかく行くのだから、この会の会員として交通事情もよくみてこようと思っていたのですが、移動は飛行機と列車と貸切バス、タクシーに一度、地下鉄に一度の利用だけで、杉田さんの書いておられるトラムはウィーンで観察しただけで乗車もせず大変反省しています。しかし、トラムといわれる路面電車をヨーロッパでは大事にしていると、旅行社の人から聞きました。人ごみを歩いている時、歩行者のすぐ横をクルマが通るなど危険なことは日本と同じと思いましたが、横断歩道では人がいるとクルマは必ず止まり、歩行者優先の姿勢をすばらしいと感じました。杉田さんのような詳しい報告ができなくてすみません。

年一回の総会は全員のみなさんにお会いできるので楽しみに参加しています。会の前半では杉田正明さん、児島早苗さん、小林成基さんの報告がありました。18才の高専生の息子さんをバイクの事故で亡くされ、真相究明をと、加害者側のヤマト運輸とたたかっておられる奈良の児島さんの貴重な報告を聞きました。児島さんは息子健仁（けんと）さんにちなみ、“KENTOの会”（K－交通事故を、E－永遠に、N－なくす、T－友だちの、O－わ）を広めていらっしゃいます。なにかお力になりたいと思わずにおれません。

「自転車活用推進研究会」の小林さんの報告は、世界各地を精力的にまわっての交通事情を伝えて下さいました。聞いていてヨーロッパの社会生活上での温かさのようなものを感じました。スウェーデンでのこと。クルマ椅子の人が電車に乗ろうとすると周りに人々が寄ってきて手を貸す。乗せ終わるとその人たちはいなくなるのだそうです。だからクルマ椅子の人も一人で自由に公共の乗り物に乗り降りできると。日本もこうありたいと思います。となりの人に無関心ではなく、周りを見て自分にできる協力をする―こういう生き方は今の日本の国民性にはないように感じます。助け合い支え合って生きる社会―標語ではなく実際にこうありたいと心から思います。他に「子どもの命を守る側」の教職員はクルマ通勤をやめるよう教育委員会へ申し入れようと、朝倉さんから発案がありました。地域がよく見えるように教職員の通勤はクルマでない方が望ましいと私も思います。私も教育委員会へ申し入れ書をもって出向きたいと思います。

ご本職、ご家庭とそれぞれお忙しいのに本年も世話人をお引き受け下さった方々、ごくろうさまです。ありがとうございます。各地域でもできることをやっていき、会を盛り上げるささやかな力になりたいと思いつつ、ペンを置きます。　（茨城県龍ヶ崎市在住）

投稿　「子どもの道路遊び」についての世間の感覚　梅沢　博

某インターネット掲示板の育児関連コーナーで、道路で遊ぶ子どもについての話題（以下「道路遊びスレ」）を見つけた。

書かれている内容には、当会会員が読んだら唖然とするようなものが多い。しかしそれは、世間の決して少なくない人たちが思っている本音でもある。

活動の展開を考えるうえで、そういう意見を知っておくことも有益だ思うので、ご紹介する。

その道路遊びスレは、「道路や駐車場で、他人の迷惑も顧みずに遊んでいるDQN（ドキュン。“非常識”の意味）の子どもとその親たち」を罵倒する場だ。

「DQNにクルマを傷つけられた」「DQNの声がうるさくて迷惑」「そんな奴らは警察に通報」「道で遊ぶDQNが車に轢かれても自己責任」といった発言が多数を占める。

そんな中に、「道路って“絶対に”遊んではいけない場所なのか」という問いかけがあった。「通行量の少ない路地などで、周囲の住宅に充分気を遣い、親の適切な監視の元で、大声を出さない、車や住宅に充分配慮するなど、“常識的”に遊ぶのなら、ある程度は許してもいいのでは」という意見だ。

発言者自身が記した、論点の要旨を引用する。

〔以下引用〕

子どもの遊び場（公園など）が足りない。あっても、移動する間の危険性がぬぐえない。家から一歩外に出れば危険と背中合わせ、という状態を放置しておいていいとは思わない。（中略）

子どもは子ども同士で移動したり遊ぶことが、成長のためにも必要。だからせめて家の周辺には、安全でいられる空間があってしかるべきだ。

新しい公園確保や、そこまでの道路の整備は、当然な

されてほしい。しかしその前に、車の通行量が限定されている細い路地や私道であれば、子どもが安全にすごせる場所（≒遊び場）として認めてもいいのではないか。

実際に、それを容認する「コミュニティ道路」も普及してきている。「道路遊び厳禁」と言わずに、こういう道路の存在やいっそうの普及を認めてほしい。（後略）

〔引用ここまで〕

この意見に対して、以下の反論が寄せられている。

・道路で許されるのは、移動そのものを楽しむ遊び（散歩、ハイキング、マラソン、サイクリング等）だけ。それ以外は、保護者が監督していても絶対にダメ。

・道路は遊ぶ場所じゃない。歩行の邪魔にもなるし、幼児が大声出さずに遊ぶわけがない。遊びもどんどんエスカレートしていく。

・家は憩いの場。子供の奇声で生活を脅かされたくない。自分はコミュニティ道路の近くには住みたくない。

・道路を遊び場として開放するのなら、道路交通法も見直して欲しい。ドライバー側に非が無くても一方的に悪いとされるのは納得いかない。

・道路で遊ばせて自分の子供が死んだらどう思うか？

・子どもには「遊んでいい道路」と「遊んではいけない」道路の判断はできない。「遊んでいい道路」を認めると、どんな道路でも遊ぶようになる。

・どんなに小さくても公園を増やそうという方向に話を持って行くのが本道だ。

・車社会と共存するしかなく、やはり外遊びしたいなら公園に出かけるべき。公園までの道中の安全は親がなんとかするしかない。

・公園まで連れて行って、遊ばせて、連れて帰る、という手間を親が惜しんでいるようにしか見えない。

・親としての責任を放棄していないからこそ、自分は道路でなど遊ばせない。

・迷惑なのも勿論だが、子供の安全を考えても、「道路・駐車場遊びのない社会」を望む。

発言者が「往来の少ない路地などで、親の適切な監視の元で、充分に配慮して」と断り書きしてあるにも関わらず、まったくの拒否反応。確かに法的に道路遊びは禁止なのだが、クルマが通らないコミュニティ道路や、私有地である私道での遊びも、容認しないという。

ただ、返信をしている人には、ぼくが読んでも非常識と思う子どもや大人によって、実際に迷惑を被り、腹立たしく思っている人も多い。だから容赦のない反論にやむを得ない面があることを、考慮する必要はあるだろう。

さて、反論をおおざっぱにまとめれば、「道路は移動するための空間。当然クルマも走る。そこで遊ばせるのは危険だし、無責任。公園を増やすのが本筋」ということだ。いま目の前にある道路の有りようを自明の前提としており、そこからイメージが広がっていかない。

発言者は、そんな道路の改善を訴える。「危険だからこそ、危険でない道路が必要。公園を増やすのもいいが、そこに行くまでの道路の安全性の確保が優先されるべき。最終的には、遊びを含む“生活の場”として、道路を取り戻したい」と問い返す。次第に、地域社会や家庭教育のあり方にまで、話題が広がっていく。

けれど、いくらやりとりを繰り返しても、理想を語る発言者と、現実を語る反論者との間の溝は埋まらない。発言者はやがてそれに気づく。「おれの頭の中でイメージしている「道路」と、皆さんの目の前にある「道路」に落差があり、それを最後まで詰めることができなかった」「思っていたほどには条件が揃っていないことが、よくわかった」と述べ、書き込みを終了した。

賛同はしないまでも、一応の理解を示す書き込みも2、3あった。だが全体としては、まさに水と油、交わる部分はほとんどなかった。

発言者の問いかけは、「会のめざすもの」（表紙参照）に通じている。そしてそれは、ネットの世界では共感を得ることができなかった。

道路遊びスレの利用者は、世間の多くの人の中では極めて少数でしかない。とはいえ、決して特別な人たちでなく、子育てをしながら生活している、ごくごく普通の大人たちだ。

ともすると「会のめざすもの」も、上の展開と同じように、現実無視の絵空事、あるいは“クルマ嫌いの独りよがり”と受け止められる可能性がありそうだ。

周囲の人や世間への働きかけをするときには、その点を充分に意識する必要があると、強く感じた。

（茨城県つくばみらい市在住）

投稿　楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその10
ー有料道路を作ってみようー

鈴木浩司（ペンネーム）

もしも、あなたが、いつも渋滞している交差点の脇に土地を持っているなら、抜け道となる道路を作ってはいかがでしょうか。土地は売らず、自分のお金で、私有地のまま道路にするのです。普通の道路のように、ちゃんと舗装もします。そして、通行するクルマから通行料を徴収します。私有地なのですから、あなたの好きな金額をふっかけましょう。料金を請求されたドライバーは、激怒するかもしれません……でも、何故、怒り出すのでしょうか？

「ゴミの有料化」という話があります。「ゴミをどれだけ出しても無料なら、誰もゴミの量を減らそうとしない。しかし、ゴミの収集が有料なら、誰だってゴミの量を減らそうとする」という内容です。

しかし、そもそも、世の中に無料のものなどありません。生きていくのに必要な水道やガスや電気だって、利用料を払わねば使えません。特に道路は莫大な費用がかかっており、誰もが税金という形で利用料を支払っています。

「道路は典型的な社会資本であり、市場経済に委ねると市場の失敗が起こる。だから、公共が提供しなければならない」というのが経済学的な解です。しかし、役人が文句も言わずにせっせと作ってくれるので、ほとんどの人は「道路を使うのはタダだ。オレの当然の権利だ」と勘違いしています。

「自分以外の人間も、正当な料金を支払っている利用者なのだ」と思い至れば、歩行者のそばではスピードを緩め、クラクションで追い立てたりせず、迷惑な違法駐車も減るのではないでしょうか。

私有地を使った有料道路は、人々の勘違いを正すためのサイドビジネスです。1車線の狭い生活道路にあふれるクルマに迷惑しているなら、隣近所の人と協力して土地を出し合い、道路を2車線に拡幅しましょう。そして、私有地である道路の片側半分で「道路はタダではないこと」を徹底的に気づかせてあげるのです。

（愛知県安城市在住）

投稿　一人乗り自動車

清水真哉

私はこのところ、自動車に代わる私的交通手段としての自転車の可能性について考えているのですが、自転車の利用は大いに促進されるべきとしても、自転車では代替し難い自動車の用途が多くあることは否定しがたいです。耐天候性、体力により制約される航続距離といった問題もあります。航続距離についてはバイクや電動アシスト自転車という解決策もありますが、降水に対しては無防備です。

そこでバイクと軽自動車の間に、独り乗りの自動車という、もう一つ選択肢があるべきなのではないかと考えるに至りました。屋根があり、ある程度の重量物が積めることで、自転車やバイクでは厳しいが、軽自動車に乗る程でもないという需要に対応できる車両がもっと普及するべきではないでしょうか。通常の車両の三分の一位の重量で、燃費も格段に良く、二酸化炭素の排出量も少なく、殺傷性も小さければ、自動車が引き起こす多くの問題が緩和されます。ハイブリッドや燃料電池とかいう以前に、これこそが環境対策車の基本となるべきではと考えます。

「スマート」（ベンツ系の二人乗り超小型車）を縦半分に割ったような乗り物であれば、自転車にはなかなか乗り換えてくれない人でも、選択してくれる割合は高まると思います。また障害者も運転でき、ある程度の高齢者でも運転しやすければ、なお望ましく思います。都市内の渋滞緩和にも、過疎地でのモビリティの確保にも有効性を発揮するのではないかと思います。多くの自動車が、現実には一人乗りで走行している事実を見れば、一人乗り自動車こそが主流となるべきではないかと考えます。駐車スペースも三分の一で済むようです。

ネットで調べてみたところ、主として中小メーカーが数社、私が考えているようなものを発売しているようです。ガソリン車と電気自動車がありますが、どちらが良いのかは私には分かりません。価格も軽自動車よりどの程度安くなっているのか私には判断しかねますが、需要

が増え、生産台数が伸びれば、もっと安くなってよさそうな気がします。細街路にも侵入してくるなど弊害も出てくるだろうと思いますが、全体では益の方が大きいことと期待しています。　（千葉県習志野市在住）

投稿　高齢者とクルマ社会（その1）

藤田亜津子

奥能登の小さな集落が、産廃の処分場を自ら誘致し、その補償金をもとに隣の集落に集団移転することになった、という新聞記事を読んだ。

住民8人は全員が65歳以上。ある70代の女性は、買い物は2週間に1度、集落の人の車に同乗し、約20キロ離れた診療所に行く時に一緒に済ませているという。3キロ隣にある移転先の集落には路線バスが走り、郵便局や農協がある。病院や買い物にも今ほどの不便はない。「本当はここが一番落ち着く。でも自分一人でできることは限られてくる。まだ元気なうちにみんなで移転したい。」住み慣れた家も神社も先祖のお墓も、みんな廃棄物の下に埋もれてしまうことを、8人は自ら選びとったのだ。「住民を説得して進出するケースが多いのに、逆に誘致されたのは初めて」と東京の業者も話す。

過疎は、産業がないために若い人たちが流出して深刻化するが、産業がなくても、若い人がいなくても、せめて1本の路線バスを隣の集落から伸ばしてあげれば、この人たちはここまで地区の誇りを捨てずに、この地に眠ることができたのではなかったか。それが政治の役割ではなかったのか。私にはそう思えてならず、涙をこらえきれなかった。

それから約1ヵ月後、アメリカを代表する新聞がこの大釜地区を大きく掲載し、「世界で最も早く高齢化が進んでいる日本の現状」「日本で初めて自発的に消滅した地区」として取り上げた、とラジオニュースが報じていた。

のと鉄道能登線の廃線から1年。代替バス利用者が鉄道の復活を求めても、小さな声はかき消されていく。ストーブのあった駅舎から放り出されて、ポール1本立てられたバス停で、小雪の舞う中、いつ来るとも知れぬバスを待つ、長靴を履いたおじいさんを写した新聞写真が、脳裏から離れない。

この代替バスもいつまで運行されるのか。採算のとれないバス路線はやがて消えていくのだろう。そしていずれはそこに住む人たちも集落を手放し、国土は荒れ果てていくのだろうか。

交通は、人間が生きていくためのライフラインなのだ。移動の自由は人間の基本的な権利である。

政治はそれを人々に等しく保証しなければならないのに、クルマの普及に便乗して公共交通の維持を放棄し、そのコストも操作能力も個人に責任転嫁してしまった。

明治以来先人たちが苦労して築き上げた鉄道網をずたずたにし、採算性という尺度だけで公共交通の進退をはかっている。今やクルマ社会なのだからという合言葉で、多くの国民もそれに同じている。

しかし、どうだろう。人間は必ず年をとる。今はクルマを乗り回して公共交通になど見向きもしない人たちにも、やがては運転能力が衰える時が来る。そのときに政治は交通事故の急増にどう対処するのか。すでに公共交通は衰退しきっている。移動の自由を失った高齢者たちはどうなっていくのか。

急速な高齢化社会の到来が叫ばれる中で、昭和30年代に運転免許を取得した層の高齢化も進む。今後高齢者は交通事故の被害者から加害者に転じていくだろう。高齢者運転の背景に、クルマ社会の持つさまざまな問題点が浮かび上がってくる。次回でそれを考えたい。

（文中に引用したメディアは、順に、朝日新聞、ニューヨークタイムズ、NHK、中日新聞です。）

（石川県金沢市在住）

■ 新入会員からのハガキメッセージ ■

はじめまして。私の住む岐阜県は車への依存度が全国と比べても非常に高く、近隣企業は車通勤が前提となっているほどです。実際、岐阜市の中心部はともかくとしても、私の市は地上を人がほとんど歩いていません。その中で歩行者や自転車の視点をとり込むのはとてもハードルが高いですが、岐阜の国道モニターにも参加し少しでも現状を変えられたらと思っています。

（2006.3.19岐阜県美濃加茂市N.H.さん）

2005年度総会へのメッセージ

総会出欠連絡ハガキ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、個人名などを一部変えたほかは、できるだけ原文のまま入力しました（入力：中里俊之）

●10年来の会員ですが、はじめの頃出席していた総会に、最近は殆んど欠席しています。会報は車問題の再考を私にうながす強力なパンチであって、その毎に、日頃、具体的な会への参加活動のできないことを自己点検。車を安易にマイカーとして使用するなどの消費者の暮らし方と、車社会の引きおこす問題を、ぐっと圧縮して考えること。青木仁さんのお話はすばらしい。●今年もまたみなさまにお会いできることを楽しみにしています。クルマ社会を見直そうという私たち、みんなで前向きにがんばっていきましょうね! ●43号青木仁さんの講演内容にまったく同感です。防災といって町のすみずみに車の入れる道を作っていますが、阪神大震災の時、大火災になった私の町も消防車などはまったく来ませんでしたし、もし来たとしても防火用水が出ず役立たなかったこと、車が入れると防災に役立つというのは幻想にすぎないと分りました。防災、減災で1番大事なのはしっかりした家を建てること、地域のコミュニティーを日頃から緊密にしておくこと、つまり隣近所の人たちが日常的に会話したり、親しくつきあえる様な路地や家とかのキョリを考えた空間設計をするのが一番大切だと身にしみて感じました。車優先の町づくりがますます、人間と人間を遠ざけてしまうとしたら、もう1度考えなおさねばと痛切に思います。●前略 今般、考えるところあり、当会を退会させていただきます。お世話になりました。●会の一層のご発展を祈念いたします。●地方では何気なく乗ってしまう車ですが、この会に入り、少しでも意識して乗る様、心がけています。読むだけの会員ですが、お世話人の方々、これからも宜しくお願いいたします。●朝の通勤ラッシュ時、渋滞の抜け道につかわれてしまう通学路で、小さな小学生が信号の無い横断歩道で手を上げて車が切れるのを待っていますが、ドライバーは誰一人止まってあげません。すごいスピードで通り過ぎます。悲しいことです。車には、乗る人をわがままにする魔力があると思います。家から200mのスーパーに車で行ったりetc。●代表の方をはじめ、通信を発送して下さる方々、作って下さる方々、その他大勢のボランティアの方々のご尽力に心から敬意を表します。世の中は便利になっているどころか、クルマを使わない人にとっては、地方の公共交通は衰退の一途をたどり、ますます不便になってきています。クルマ問題をはじめ、テクノロジー、科学技術の暴走はわたしたちに幻想ばかりをふりまいているようにしかみえませんね。●勤務先は職員数約50名。小生は46kmの通勤距離で、長い方から2～3番目くらい。至近の職員住宅からクルマ通勤の人もいて、「せめて徒歩か自転車にしませんか」と折に触れ話をしています。小生だけ、自転車、JR利用の通勤で、良いことずくめ、と思っていますが、要するに「便利」であることの基準がクルマ利用者と交通機関利用者とでは根本的に違うのです。●・ドライバーのマナー、モラルに頼らない交通安全のための環境確立が急務! このことを世間、行政にアピールすることが急務! と思います。例、・歩車分離信号の徹底、・一方通行のクランク、曲線道路、ハンプ等でスピード抑制、・市街地30kmゾーンの徹底、・IT利用でスピード管理（道路と車間で）、・ライトの暗い車の減速、停止装置化、・交通災害の罰則強化等●世話人の皆様、いつもご苦労様です。なかなか活動に参加できずに心苦しく思っています。●なにも活動しないでまた一年が過ぎました。会員を継続して応援するくらいしかできませんが、今年もよろしくお願い致します。●①事務局の運営には、大変、御苦労をおかけ致します。②現在、病気治療中のため、本年度の総会に限り欠席致します。来年の総会を楽しみに残しています。③会報43号の8頁の総会開催の記事の中、5月20日に第11回総会を開催しますとありますのは、第12回の間違いではありませんか。別紙（青い紙）総会のご案内には第12回とあります。念の為、連絡申し上げます。●別便投稿させて頂きました。●関西地区での集まりの情報がほしいです。●なかなか参加できませんが、盛会になることを祈念します。●公共交通機関が次々と廃止されて通学、通院、障害者、高齢者等最も弱い層がますます追いこまれていく社会。地方切り捨ての風潮に歯止めをかけるすべはないのでしょうか。●いつも貴重な会報を有難うございます。●いつも御苦労様でございます。●これまで世話人の皆さんにおまかせっきりでしたが、2006年は私も世話人になってもう少し頑張ってみたいと思います（どれだけできるかはあまり自信がないのですけど）。●相変わらずの非活動会員です。地方とは言え都市部に住んでいますので、マイカーを持たず「自転車通勤」を継

続する様、心掛けています。●貴重な団体・取り組みだと思っています。最北の地におりますが、いろいろなかたちで関わっていきたく存じます。●網の目のように造られた自転車専用道路と水辺の緑を揺らして静かに走るLRV…車が無くても便利に暮らせる街に岐阜市を再生させたくて地道にがんばっています。私の近くに古くて道が細い集落があって、そこでは車が通り抜けないので子供達がたくさんグループで遊んでいますよ。●会報43号の中の論文寄稿「軽貨物自営業者の就業と生活」を読み、大きな衝撃を受けました。クルマ社会の根深い問題が、いろいろな角度から知らされて、ずっしりと重く考えさせられました。●横浜の鶴見区に住んでいます。どんな小さな路地にも大きなくるまが我がもの顔で入りこんできます。せめて速度を落として欲しい。最近はバイク、自転車のマナーの悪さも気になっています。●廃棄ガス（排気ガスではない）と肺ガン増加の因果関係について医学者の見解が聞きたい。●ここ2～3年に私はクルマを乗り回す人を有能ではあっても政治的に無知、と思い込んでいたのを、あんな物動かすなんてすげー、と感心してしまった。だって私なんかケータイも満足に扱えないし、メール送ったことないのに、クルマ運転しながらケータイで話せる人はすごい。絶対まねできないです。●いつもお世話になっています。内容と紙面頁数を考えるとやむを得ないのですが、視力がなくなってくると（年齢その他で）小さい字を読みづらくなります。もう少し大きい字にしていただけると有難く思います。試みに少し部分的に変えていただき他の方々の感想も伺ってみてはどうでしょうか。●国土交通省岐阜国道事務所主催の「道の女性モニター」に参加しています。道路に関して気付いた点、質問等を画像レポートで送るのが主な活動です。（他県や市道等でもよい）この手の質問は管轄が県だったり警察だったりでたらい回しにされがちですが、画像レポートに関しては関係者から回答がもらえます。顔合わせを兼ねた第1回会議では道路の効率化よりも、安心、安全についての意見が多く、国道事務所の方も「道の量より質への転換期ですね」とおっしゃっていました。少しでも交通弱者の視点を取込めるように活動したいと思っています。http://www.gifukoku.go.jp/●会報43号「事務局から」で藤本さんが「無力さを感じています」と書かれています。ぼく自身も同じです。ただ、それでもあきらめないで声をあげていくことが求められているとも思います。とりあえず、地元行政に道路の改善を訴えるなど、できることをやっています。道のりは遠いですが、地道にやっていきましょう。●問い直す会総会の成功を祈ります。●歩車分離信号設置や携帯電話の運転中通話禁止など少しづつではありますが、当会の活動の成果といえるものも上がりつつあるのではないでしょうか。気長に運動を継続していきましょう。●申し訳ありませんが、総会欠席します。昨年岩槻市がさいたま市と合併し、岩槻区となりました。相変わらず自動車を持たず、自転車で生活しています。●閉塞感の強まる社会の中で、クルマ依存社会からの脱却の兆しもなかなか見えてきません。このことは問い直す会の活動にも大きな影を落としていますが、ここであきらめてしまったら今までの努力も無駄になってしまいます。とにかく少しでも意を同じくする者がつながり、声をあげつづけることが大切だと思います。●4月20日、北海道の道東を走る第三セクターふるさと銀河線（北見・池田間140キロ）が廃止になりました。年間50万人の利用で、赤字が年間3億円でるからといいます。武部自民党幹事長は線路跡地に高速道路をつくるといっているそうです。近くを車があまり走っていない道路があるのに、更につくるのです。クルマより鉄道がこれからの乗り物です。主張しましょう。●ついに函館に待望のLRT車両がやってくることになりました。これもこれまでの地道な活動の成果だと思います。路面電車や函館の街と共に、私自身も大きな節目を迎え、この度、会を卒業いたします。これからも問題意識だけは持ち続けていきたいと思います。●今日のクルマ社会の異常は、自民党政治の「極端な大企業中心主義」の象徴だと思います。●通信を読ませていただいてるだけの会員です（読むのも全部ではありませんが）。クルマ社会がますます強くなっていくような何かした被害にあわなければ、それの害も感じないような現状ですが、もちろんその分クルマ会社もますます強大さを増しているようです。先日もバス停にデーンと停まっている車。着いたバスは道路の中程へ。大勢の人が黙ってそれに向かって歩いてる。バスをよく利用する人たちはけっきょく“慣れ”なければならなくなってるのでしょうね。●昨年、私の知人が大きな交通事故にあいました。私も小学生のとき、交通事故で右腕の骨を折ったことがあります。今日の続きが明日にならず、突然中断する。そのようなことが少しでも減ってほしいと思います。●会の活動に全く参加できず申し訳ありません。会報を読むたびに頭が下がる思いです。●40号の投稿にあった「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」というご意見に同感です。私の周りにも少しずつですが、そうした人が増えているような気がします。会報はいつも大変参考になっています。●ハイブリッド車の普及の一方で燃費の悪い高級車の増加、依然として見直しされない不要な高速道路の建設、まだまだクルマ社会を強化する方向はとどまることを知りません。しかしその先には破綻しかないことは明白です。そのことを少しずつでも多くの人に知らせることが当会の役割だと思います。微力ながら努力したいと思っております。●自然環境と調和した、持続可能な未来を築くため、車中心の社会を変革しましょう。●提出が遅くなり申し訳ありません。●・会報はいつも、はっと気づかされる内容の記事があり、貴重なものと思っています。・自分は会員として名を連ねているだけで、何も出来ていないなかで、こんなことを申し上げるのは本当に気がひけるのですが、メーリングリストで時折見受けるとげとげしい表現が気になります。メールのやりとりは雰囲気があれやすいものですので、意識して避けていただきたいと感じています。●先生も保護者も、学校へは子どもと同じ交通手段で行きましょう！見えて来るものが沢山あります。●なかなか出席できませんが、地元（川口市・埼玉県）で、地球温暖化防止のための活動に励んでいます。温暖化防止～“クルマ社会”は切ってもきれないと考えています。安心して、ゆったり歩ける街づくりを、ぜひしていきたいと思います!! お世話になりっぱなしですが、よろしくお願いいたします。●遅れましてすみません。・会名は「クルマ社会を考え直す会」は如何ですか？・お世話人の方は、大変ですので慰労費OKですか？・テーマをしぼって交流（コミュニケーション）？私は、県交通対策課、県警本部、各署などへ要望に行きましたが。

会・会員に関する報道・投稿記事

個人で軽トラック運送業者

平均年収207万円 「生活苦しい」7割

北海学園大講師調査

軽トラックを使って個人で営業している道内の自営運送業者の労働環境について、北海学園大の川村雅則講師（労働経済学）が調査し、このほど結果をまとめた。年間所得の平均は約二百七万円で、荷主から運賃の値引きを強要されることも多い。業者の中には、高齢者が退職後のアルバイトとして行っているケースもあるが、収入が少ないため、年金や配偶者の収入に頼らざるを得ない厳しい実態も分かった。

調査は二〇〇四年秋に開始。一九七六年以降に北海道運輸局に開業申請した千八百五十事業者に、郵送などで調査用紙を配布、〇五年春までに、このうちの三百二事業者から回収し、集計と分析を進めてきた。

回答者の平均年齢は五二・五歳。〇四年の売り上げから経費を除いた所得は、四百万円以上が5・8％、三百万円台が20・2％にとどまる一方、三百万円未満は74・0％に達した。

また、荷主から違法や不当な行為を強要されるケースも目立ち、33・6％が「運賃の値引き」を、19・5％が「過積載」を、14・8％が「契約外の作業」を、それぞれ経験していた。一カ月の休日数も、七割の業者が〇―四日と回答。競争の激化により、低収入の中で過度な労働を余儀なくされる実態が浮き彫りになった。

生活意識については、七割以上が「大変苦しい」または「苦しい」と回答した。

川村講師は「自営業者は労働組合もなく、弱い立場に置かれている。極端な運賃の値引きなど」は、安全を損なうことでは結果的に荷主や消費者のデメリットにつながる」と話している。

北海道新聞　2006年5月4日朝刊
（レイアウトは変更してあります）

＊運輸関係労働者の問題を研究している川村雅則さん（20ページ参照）が行なった、個人軽トラック運送業者の労働環境に関する調査研究を取り上げた記事です。

世話人・地域活動連絡係からのメッセージ

退任の方々、ご貢献ありがとうございました

中里俊之（世話人・副代表）

この会で活動して早11年、その間に様々な出来事、出会いがありました。始めた頃は、身の回りのものはすべて、クルマでまわっているような地方都市の函館にあって、クルマ社会そのものを問い直すという、途方もない困難なテーマに挑むことは、大変な勇気を要するものでしたが、皆様のお力添えで、なんとかここまでやってくることができたのだと思います。

03年に函館で開催した路面電車サミットへの参加を始め、私自身のライフワークといえる鉄道旅行の世界からクルマ社会のおかしさ、そこから離れた生活の楽しさを伝えつつ、時には視野を広げて、皆様の活動・生活のヒントになる情報・意見を発信してきたことはおおむね、皆様にご理解いただけたものと思っております。

近年、地元函館では自分なりの目標として常に置いてきた、市電へのLRT低床車の導入が実現し、クルマ優先一辺倒だった街づくりにも変化の兆しが出てきました。一方で、全国的にはクルマ依存の進行に歯止めをかけることはできず、公共交通の衰退や、事故や温暖化を始めとした環境破壊に歯止めをかけることはできませんでした。この会で自分のできたこと、できなかったことがはっきりし、次の段階へ向かうため、ここで一区切りをつけたいという思いが強くなりました。

この度、本業の仕事が忙しさを増したのを機に、世話人・副代表を卒業することを決意した次第です。最後に、またどこかの旅の空でお会いできることを願いつつ、これまでお世話になりました皆様に改めてお礼を申し上げます。ありがとうございました。（北海道函館市在住）

藤本真一（世話人・事務局）

会のビジョンは、期限をきって5つのスローガン（表紙にあります）を現実にすることだと思います。ならばそのために私ができることは何だろう、ということを考える時間をいただきたく、一旦、役柄から離れさせていただきます。

1997年度より世話人、2000年度より事務局担当を担わせていただきました。他の場では経験できない貴重な体験をさせてくださった皆様と、その機会に感謝します。

この運動に関わることで、特に交通事故被害者のご遺族との出会いが、社会の歪みを私の胸に焼き付けました。特定の人だけが大切な人を失ったり傷つけたりする社会は、間違っています。その想いは募る一方です。

会の課題として私としては、前号の「事務局より」に書かせていただいた3点がまず上がると思います。それに加え、活動に熱心な方は一部に限られることと、そしてその一部の方夫々の個人的動機や欲求にもかなり違いがあるということも、組織としての動きが難しい要因であると思います。これは当会に限らず市民運動体につきものの課題なのかもしれませんが。

総会や世話人会などでは、私が色々と意見を言うことで不快感を持たれた方もいらっしゃったと思います。その点はお詫びしたく思いますが、できれば今後ともどうぞよろしくお願いします。（埼玉県朝霞市在住）

粟野　宏（世話人・会報）（山形県米沢市在住）

山室真澄（地域活動連絡係）

このたび地域連絡係を降板することにいたしました。脳脊髄液減少症という交通事故の後遺症からかなり回復した途端、怒濤のように仕事量が増えてしまったのが主な理由です。嬉しい悲鳴というところです。その嬉しい悲鳴のひとつに、ある大学の教授を兼職というのもあって、何とかして卒論に交通問題を選んでくれる学生を育てようと画策しているところです。成功の暁には皆様にアドバイスをいただくこともあるかと思いますので、その節にはよろしくお願いいたします。

（茨城県つくば市在住）

石橋慶子（地域活動連絡係）

*

新年度の顔ぶれです

古川量巳（代表・再任）（神奈川県藤沢市在住）

メッセージは40ページ「代表より」をごらんください。

杉田正明（副代表・新任）

昨年から人口が減り始めました。この先における年金の破綻がかまびすしく議論されていますが、賦課方式で行こうが積み立て方式で行こうが、労働する人口の割合の低下を抑制しない限り何の解決にもなりません。私たちは現役の時に貯蓄して、引退後それを取り崩せるかの様に勘違いしていますが、将来食べるものや将来使うテレビを蓄えておくことはできません。腐ってしまうし、規格が古くなってしまいます。将来消費するものは将来の時点で作られたものでしかあり得ません。将来の社会で消費できる総量は将来時点での生産力により決まり、それは基本的に労働人口の規模に大きく規定されます。現時点で作られた物やサービスは必ず現時点で消費されるか投資されます。貯蓄するということは将来購入する権利を貯めるということであり、現物を貯めることではありません。実はせっせと貯蓄すればするほど、将来の現役世代の取り分を減らすことになります。現役世代の負担を軽くするには、引退を送らせること、働ける人は働いてもらうことが重要です。私はこの4月に63歳になりました。世の中に物なりサービスなり提供できる間はできる限り提供したいと思っています。それが仕事としてであれ、ボランティアとしてであれ。（千葉県松戸市在住）

清水真哉（事務局メイン・再任）（千葉県習志野市在住）
メッセージは39ページ「事務局より」をごらんください。

後藤　昇（事務局・新任）　（東京都新宿区在住）
メッセージは39ページ「事務局より」をごらんください。

青木　勝（会計・再任）
かけがえの無い生命を大切にしたい。自分にできることを一生懸命やっていきたいと思います。　（大阪府大阪市在住）

朝倉幹晴（要望書等担当・再任）
市議会・地方自治に関わってきた経験を少しでも皆様と共有しその分野でお役に立てれば幸いです。（千葉県船橋市在住）

木村利雄（会報・再任）
2002年に世話人を引き受けて以来、早くも5年目になります。私は1995年に問い直す会が設立された当初からの会員ですが、ただ会員というだけで物足らなさを感じていたこともあり、二つ返事で引き受けることにしました。

現代社会では閉塞感が年々強まっているという思いを多くの人々が抱いているのではないでしょうか。その閉塞感はどこから来るのか。私はクルマ依存社会が大きな役割を果たしていると強く感じています。クルマ依存社会で潤うのは、一部の自動車資本とその取り巻きだけで、社会全体にとっては弊害だけが顕著となっています。しかしこのことはなかなか一般社会には認知されておりません。また、会設立後、大気汚染や事故の実状に目立った変化はなく、公共交通機関の廃止にも歯止めがかからないなど、活動の成果というものもあまりありません。会の活動にもそのことが大きく影響し、停滞感が漂っているという現実は否定できません。

しかし悲観的な気持ちばかりではありません。4月から5月にかけ、世話人会、総会、懇親会と延べ20数時間にわたり意見交換ができました。これだけの長時間にわたり意見交換ができる会というのもなかなかないと思います。また、クルマ依存社会も確かな流れとはいえないまでも、変化の兆しも見えています。今後は、まちづくり三法の行方や道路交通法改正による駐車違反への対応、LRTやコミュニティーバスなどの公共交通に対する取り組みなどが、真に人のための施策になるよう注視していきたいと思います。

世話人になってからもあまり積極的な活動ができていませんが、会の活動の意義もますます強まると思います。できる限り息の長い活動ができるよう皆さんと手を携えて進みたいと考えていますので、よろしくお願いします。

冨田悦哉（会報・新任）
東京都世田谷区に住んでいます。自転車利用者の立場から会に参加してきました。また中学生・小学生の子の親でもあります。親として何もしないうちに子どもが交通事故に遭うようなことがあってはならない、という思いでの入会でした。

これまでの世話人の方々にお任せきりの状態でしたが、そろそろ自分も何か役割を担う番であるかと考え世話人を申し出ました。正直なところ健康状態などで十分な活動ができるか自信がないのですが、会員意向アンケートなどに取り組みながらコツコツと働きたいと思っています。みなさまのご協力をお願いします。　（東京都世田谷区在住）

藤田亜津子（会報・新任）
5人の人がいるところで、3人だけがわかる話を続けていて平気という感覚を、私は嫌だなと思う方です。少なくとも、「歩行者や自転車のことも考えよ、社会全体に及ぼす影響を考えよ」と主張している私たちに、そんな態度はそぐわないと思います。

電子メールを使わない人、会合に参加できない人、主流とは異なる意見を持っている人。そういう人たちの存在をないがしろにするようでは、ここはもうひとつのクルマ社会になってしまいます。まずは会員一人一人が等しく会に参画できる環境を整えていきましょう。民主的な議論なくして社会にアピールできる団体にはなりえないと私は思うのです。1年間よろしくお願いいたします。　（石川県金沢市在住）

足立礼子（会報メイン・再任）
迷いつつ今年度も非力ながら世話人を継続しました。クルマ社会の問題は底が深くて幅も広く、人それぞれに「これが最も大事」と思うことは異なります。お互いの考えに学びつつ、一人一人がなんらかの行動につなげていけるような会であるとよいと思っています。個人的には、事故が起き続けても安易にハンドルを握れる社会の仕組みに疑問が消えず、考えていきたいと思っています。　（東京都稲城市在住）

梅沢　博（新規地域活動連絡係）
ぼくが住む茨城県南部は、典型的なクルマ社会です。一家にクルマ2台は当たり前、自転車や歩行者の数よりも、走っているクルマの数のほうが多いという地域です。

けれど、ネットの地元掲示板を見る限り、クルマ社会の現状に違和感を覚える人も、決して少なくはありません。クルマの運転マナーが話題になると、いつも議論が沸騰。無自覚な現状肯定派と改善派との間で、激しいバトルが繰り広げられます。

ぼくが名前を出すことで、地元の改善派が当会に関心をもつきっかけになれば……。そのように思い、地域活動連絡係に名を連ねることにしました。たいしたことはできないでしょうが、ともあれよろしくお願いいたします。

（茨城県つくばみらい市在住）

＊継続地域活動連絡係23名の方々のお名前は名簿にてごらんください。

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。

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。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会報の表紙をはじめ、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。ご協力をお願いいたします。事務局または会報担当へお送りください。

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～43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・後藤（名簿参照）まで。

会計より　青木 勝

会員の皆様、会費を振り込みいただきありがとうございます。また、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「05済」「06済」と記載しています。それぞれ、2005年度、2006年度までの会費を払い込んでいただいたことを、表しています。

4月1日から5月24日までの会費・カンパ納入者・団体は147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、2006年度の会費を振り込みいただき、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、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）までご連絡ください。

事務局より　清水真哉・後藤 昇

●今年度の総会後の世話人会で、後藤昇さんとともに事務局担当に決まった清水です。前任の藤本真一さんの仕事量が多かったため、二人で分担していくことになりました。藤本さんのこれまでの貢献に、多大なる謝意を捧げたく思います。なお清水の担当は、これまでも担っていた省庁交渉の他、ホームページ管理、対外対応などとなります。会員の皆様からの盛んなる野次、応援を期待しております。この六月から改正道路交通法が施行され、駐車違反の取り締まり方などが変わりました。大きな変化と思います。鉄道は駅から歩かなくてはならないが、クルマは目的地に直に行ける、こう思わせてきましたが、クルマだって駐車場から歩かなくてはならないのです。駅の無いところに列車を停めさせるような横紙破りを平然と続けてきたのが違法駐車のドライバーたちで、チョーク方式でそれを甘やかしてきたのが警察でした。これから先はこれを足掛かりに、バス専用レーンの24時間化、自転車走行レーンの確保と、より高い要求を掲げていきたいものです。　（清水真哉）

●自己紹介をします。私は交通安全に興味があり、まず旧国鉄の施設の安全の運動をしました。

階段から落ちても救護されなかったため、半身不随になった人の、国鉄の責任追及の裁判を支援しました。ホームや階段での事故に対しては救護する必要はない、責任を負わないというのが旧国鉄の態度でした。

その後、裁判の中で情報公開の必要性を感じたことから、情報公開法を求める市民運動に参加しました。

そして情報公開法が制定され、運動も一段落したことから、前から最も興味があった自動車の交通安全に関する市民団体を探し、問い直す会に参加するようになりました。

そのときは、やっと自動車の交通安全を扱えるようになったという感じがしました。

今回、多少時間的余裕ができたことから、世話人を引き受けることになりました。役割の担当は、事務局です。問い直す会の連絡先の生活思想社に近い所に住んでいることと、働いているが多少時間に余裕があるので担当することになりました。

また比較的雑用を嫌がらない性格も持っているかな、と思います。

みんなの足を引っ張らないように、がんばりたいと思います。　（後藤　昇）

編集後記 ●今、どこの自治体も環境問題を重要課題と位置付け行政を展開している。私の住む市でも、地球にやさしい環境都市宣言、環境基本計画の策定、ISO14001の認証取得と、環境重視を強調しているが、その取り組みの具体的な中身を見ると考え込んでしまう。環境対策として最も効果が大きいとされる自動車利用削減に関する項目が全然ないのである。他の自治体も似たり寄ったり、このことは何を意味しているのか……。（木村）●いま小学1年生の息子が補助輪なし自転車の練習中です。早く親子でサイクリングを楽しみたいと思う一方で、道路状況はまだまだ苛酷な部分もあり心配は尽きません。小学校作成の地域安全マップなどの取り組みには参加していきたいと思っています。父親の私は今号から会報担当練習中です。（冨田）●年4回の発行が11年間継続されてきたことは会の誇りだと思います。歴代の編集作業に携わってこられた方々のご尽力に深く敬意を表します。これからもみんなでこの「全会員をつなぐ唯一の媒体」を大切に育てていきたいものです。（藤田）●今年度から木村・冨田・藤田・足立の4人で2人ずつ組んで会報作成をしていくことになりました。手始めの号は試験的に全員（前任の粟野さんも一部協力）で共同作成しました。前向きな意欲と責任感のある方々ぞろいで心強いです。会報も徐々に変貌していくかもしれません。乞ご期待！（足立）●若い友だちが増えてきました。自転車の手入れをしていると、たまに近所の小6の男の子がやってきて、自転車談義に花が咲きます。キャンプ場では、仲間の息子（小3）と深夜まで、焚き火を囲んでマンガのことやら話しました。“子どもに興味を持たれる、ちょっと変わったおじさん”を目指すぼくには、嬉しいことです。（梅沢）

代表より　古川量巳

引き続き代表を務めさせていただくことになりました。クルマ社会について考えていることの一端を以下に述べさせて頂いてご挨拶といたします。よろしくお願いします。

毎年120万人もの死傷者を出しつづけている。90年比6％の削減が必要な地球温暖化ガスは逆に増えている。一般化し過ぎて病気と認識されなくなった花粉症は大気汚染との複合汚染だ。喘息や気管支炎で苦しむ子どもの数は減るどころか場所によっては増えている。

狭い国土に8千万台近いクルマがひしめき合っている結果であることは誰も否定できない。モラルの低下は看過できる限界を超えている。

国民の生活の安寧を計るのが政治だとすれば重要な政治課題として取り挙げられて然るべきだが、小泉さんの「構造改革」では一言も触れられていない。

オランダの政府は環境基本計画（NEPP）で「5～10キロの中距離移動にはもっと自転車を、200キロまでの遠距離移動は鉄道を、200～1000キロの飛行機での移動は鉄道に」と国民に呼び掛けた。自治体レベルでもクルマのトリップ数を減らすためのさまざまな取り組みがなされている。行政の中心都市ハーグでは自動車通勤を止めて自転車通勤に代えた職員に助成金を出すことで成果を上げている。

日本とオランダの政府の姿勢の違いは、交通事故による死傷者の人口比に顕著に反映されている。日本では0.93％と100人に1人に近いのに対してオランダは0.23％。4分の1以下である。今井博之さんが詳しく紹介されたスェーデンのビジョン・ゼロ（冊子あり）を読んでもそうだが、クルマに過度に依存し過ぎる社会からの脱却を重点課題として取り挙げる政府が欲しいものだ。そんな世論を広げられるように頑張りたいと思いつづけている。

■「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10月下旬
● 原稿締め切り：8月末日（締め切り厳守でお願いします）
● 送付先：足立（別紙名簿参照）
● 文書字数：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。1つの号につき、投稿は1点に限ります。
● 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。
● 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
・写真（簡単な解説つきで）、イラスト（挿し絵も歓迎）
・その他、調査研究報告、公的機関や関係機関に出された意見書などの紹介、「私のイチおし」（本、場所など）など。会や会報へのご意見も歓迎です。

★ 原稿についてのお願い（リポート等を含む）
・ワープロ入力可能な方は、電子メールかフロッピーディスク（WindowsのWordファイル、またはテキストファイル）でお願いします。電子メールの場合、ファイル添付が助かります。
・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
・タイトルを必ずつけてください。
・文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。編集担当者への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
・省略した単語や難解な単語は避け、専門的な用語にはひとこと説明を添えてください。
・写真つきの場合、写真の説明文を原稿の最後に入れてください。
・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。

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。

会のホームページとメールのアドレスが変更となりました。（表紙タイトル参照）
ご迷惑をお掛け致しますが、お間違えなきよう、よろしくお願いいたします。

版下作成：梅沢博　　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文