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
入力協力：青木　勝
郵便振替口座：00140-7-39161

46

2007年1月31日発行
（年4回発行）
一部400円（送料含）

韓国ソウル市の都心部で、2003年から2005年にかけて高架道路を撤去して、清溪（チョンゲチョン）川を復元再生する事業が行われました。（文・写真／杉田正明さん、関連記事20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
横浜カーフリーデーに参加して（後藤　昇）……2
関西ミーティングを開催しました（青木　勝）……2
山形市で青木仁さんの講演会「歩いて楽しい魅惑都市づくり」を開催（小林和彦）……3
青木仁さんの講演会参加報告記（清水真哉）……5
子どもを守る文化会議の分科会に参加しました（後藤　昇）…6
要望・意見活動例
東京都自転車総合対策パブリックコメントに意見提出（清水真哉）…7
リポート
ナンバープレートカバー・不正改造マフラーについての要望書提出とその回答について（足立礼子）……8
論文寄稿
規制緩和と貸切バス業界（上）（川村雅則）……10
投稿
飲酒運転事故に思う―クルマの何を問題とするのか―（三田直水）…14
プロは解決方法を探す、素人は言い訳を探す（井上恵弘）…14
持続可能な交通政策を求めて ―フランス・ストラスブールで考えたこと―（NO.1）（林　裕之）‥15
京都の新型路面電車普及に期待したい（井村三千代）…17
安全に道を歩きたい（木村孝子）……17
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデア その13 ―クルマとお話してみよう！―（鈴木浩司）‥‥18
たとえ事故死者がゼロになってもクルマは恐ろしい（小林和彦）……19
ソウルを歩いて――高架道路撤去など（杉田正明）…20
私のイチ押し
椎名文彦さん著『「通学路」の話―子どもたちが安全で安心して歩ける場に―』……22
活動・お知らせほか
ワーキンググループ・有志メーリングリスト案内…22
会・会員に関連する報道、投稿記事……23
代表・事務局・会計より、お知らせほか……24
案内板・投稿規定……26

リポート イベント参加

横浜カーフリーデーに参加して　後藤 昇（世話人）

横浜カーフリーデーが2006年9月23日(土)に開かれました。今年で3回目であり、問い直す会は毎年参加しています。

今年のカーフリーデーは、去年に引き続き横浜公園をメイン会場に行われました。各参加団体の展示、福祉車両の展示、低床バス、レンタサイクル、カーシェアリングのアピールコーナー、フリーマーケット、大道芸、各種の演奏、盲導犬の体験コーナー、その他で賑わいました。

また、去年に引き続き横浜公園に隣接する日本大通りが歩行者に開放されました。そして新たに、イセザキモール5丁目も歩行者に開放されました。

横浜カーフリーデーは、毎年着実に実績を積み上げています。2009年には横浜開港150年であり、その年には欧州レベルのカーフリーデーができることが目標とのことです。

さて、問い直す会は事前準備にも参加し、当日は習志野市の清水さん、品川区の佐藤さん、横浜市の三橋さん、滋賀県の楠神さん、新宿区の後藤が参加しました。なお、会場ではアマゾン鈴木さん、阿部等さんを見かけました。

問い直す会は、「道はだれのもの？」の写真パネル、杉田久美子さんの作ったLRTのパネルを展示しました。佐藤さん、三橋さんは、主として交通事故遺族の会の署名活動を手伝いました。

私はパネル展示に参加しました。そこでは、熱心にパネルを見てくれた人に会紹介のリーフレットを渡しました。またいろいろ会話することもできました。こちらから話しかけたり、話しかけられたりです。

元トラック運転手だったという高齢者は、長谷元気君のパネルを見てどうしたのかと話しかけてきてくれました。事故のことを説明し、話がトラック運転手の飲酒運転に及ぶと、「かなりのものがやってる、トラック運転手の間では常識だ」と言っていました。

また欧米系の外国人も熱心にパネルを見てくれました。「長い間東京世田谷の豪徳寺に住んでいた、のんびりしたところで気に入っていた、横浜に引っ越してきて道路の拡幅で車が増えうるさくなった」と言っていました。

杉田久美子さんが作った、LRTのパネルを熱心に見ていた人がいたので話しかけたら、「定年まで電車の運転手をやっていたんだ」ということでした。

会場を一回りしたときに、日産が福祉車両の展示をしているのを見かけました。ちょうどトヨタや日産が酒酔い運転できない車を開発することも考える、というニュースが流れていたころでもあり、その話をしてみたいなと考えたのですが、できませんでした。どうも自動車メーカーと言うと、極端な言い方をすれば敵と言う感じになり、身構えてしまうところがあり、うまく話を持っていけないようです。反省点です。

（東京都新宿区在住）

リポート 会の活動

関西ミーティングを開催しました　青木 勝（世話人）

2006年9月2日（土）、大阪市の難波市民学習センターで関西ミーティングを開催しました。当日は、5人の参加とこじんまりとした会合となりました。NHKテレビの「飲酒事故のひき逃げ増加」特集と、「ドライブレコーダー」のプロモーションビデオを見た後、クルマ社会をどう変えていくかについて熱く語り合いました。クルマがもっている横暴性、人間のモラルなど、本音で話し合える会合となりました。これからも、このような集まりをもって、クルマ社会を変える一歩としていきたいです。

（大阪府大阪市在住）

リポート 会の活動

山形市で青木仁さんの講演会「歩いて楽しい魅惑都市づくり」を開催

小林和彦（地域活動連絡係）

2006年11月4日（土）山形市中央公民館の研修室において街づくり研究家で東京電力技術開発研究所主席研究員の青木仁氏の講演会が当会主催により開催されました。

周囲の丘陵は紅葉が美しく、好天の行楽日和でどれだけの参加者があるか心配されましたが、30名近くの参加者があり、しかも私、小林にとって初顔の方が多く、講演後にも10名を超える参加者からの質問や意見が寄せられ、この種の集まりでは「物言わぬ」傾向が強い山形の一般市民の中にもこの問題に対し深い関心を抱いている方が少なくないことが伺え、大きな収穫でした。

講演要旨

◎車優先から歩行者優先への発想転換を

日本の都市では、歩道の部分に横断歩道橋の階段があったり、点字図書館に至る誘導ブロックがある歩道にまで駐車のため乗り上げている車があったり、また道路のすぐそばに車庫のシャッターがあって住宅街としての潤いを低下させていたりするなど、とかく車優先の風潮が根強い。

形ばかりの狭い歩道をこしらえても、車は歩道があるというだけで一層スピードを出すようになり、歩行者がすれ違うのもやっとの歩道では、どちらかの歩行者が車道にはみ出て歩かざるをえなくなり、かえって危険になる。

新宿駅西口広場の車寄せの空間ではせいぜいわずか50台の車のために2万㎡の土地が提供されており、車優先社会の象徴といえる。

ブリュッセルなどの欧州の都市では建物をこわして道路を拡幅する発想はなく、狭い道路でもどうしても車が必要な場合には小さな車で対応している。

このように日本では、広い道路と広い土地・施設を求める国づくり地域づくりが進められ、狭い道路や狭い施設、狭い住宅は「悪」とされ、災害後の復興においても広い道路と広い土地・施設・住宅が不可欠とされている。

20世紀の日本人はマイカーとマイホームの獲得に大きな努力を注ぎ、行政も含め社会全体がこの2つのために邁進してきたといえる。だが、これにより日本固有の街並みはずたずたにされてきた感じがある。

したがって、広い道路、建物、土地の造成をめざす従来のやり方を再考すべきであり、それには車優先から歩行者優先のゾーンを広げるという方向への大きな発想の転換が求められる。

◎広い道路、広い土地、大きな建物の短所

このような都市開発により日本固有の街並みが失われただけでなく、交通事故は多発し、緑も減少し、建物も住宅も互いに閉鎖的となり住民のふれあいも少なく活気が乏しく住民の生活にとってきめの粗い地域となっている。土地が広いから広い施設も建つが利用は少なく、銀座でさえ大きな店舗は魅力が小さく、ましてや郊外でキーテナントとなる巨大店舗が撤退すると地域全体が衰微するというリスクも生じる。広い道路も車の休憩場所となることが多く、アイドリングにより大気環境も悪化する。

◎狭い道路、狭い土地、小さな建物の長所

従来行政からも「悪」呼ばわりされてきたが、路面に接した小さな店が多数ある場合は各人の色んな思いによる多様性ゆえに住民にとってもきめの細かいサービスが可能となり、賑わいと活気が生まれる。

狭い敷地の住宅街は各戸により個々増改築がなされるため街としての持続性が高い。

狭い道路であれば交通事故も少なくなることは統計からも明らかである。

大阪の法善寺横丁や京都の先斗町では以前と同じ狭い道のままの街づくりが認められている。つまり防火防災の建築さえしっかりしていれば狭い道路でも可能なのだ。

◎地球温暖化対策としても車依存の大幅見直しを

日本では一世帯あたりの年間エネルギー消費量においてマイカーによる消費量が格段に多い。しかし、最も厳しい地球温暖化の予測をしている人たち（欧州に多い）によれば、2050年の二酸化炭素排出量を1990年レベルの4分の1にする必要があるとまで言われている。中国やインドなどでも民衆は格段の豊かさを求めており、省エネ技術の進歩も追いつかないだろうから、このままでは人類は破局的な危機を迎えることになる。そのためにも車依存の生活と街づくりの考え方の大幅見直しが必要になる。

◎世帯規模縮小の時代に重要な「コンパクトハウス」

マイカーと並んで20世紀の日本国民が追い求めてきたマイホームに対する考え方も再考が必要であろう。21世紀に持続的社会を目指すなら、コンパクトな街とともにコンパクトな住宅がふさわしい。地球環境にも優しい。低コストであるだけに市街地中心部にも求めやすくなる。利便性が高いだけに車なしでの生活も可能になる。

郊外の広い住宅で近隣とのふれあいが希薄なよりも、小さな家ながら開放的で、家の中だけでなく戸外にも関心を持つ生活も豊かな生活といえるのではないか。

講師と参加者との質問、意見の交換

◎参加者からの主な質問や意見

・阪神大震災後の復興と防災都市づくりに関する行政と講師との基本的考え方の違いは。
・阪神大震災で救援ボランティアをやったが、密集地住民相互の扶助態勢が印象的。
・脱クルマは賛成だが、公共交通機関の充実が望まれる。
・21世紀にふさわしいコンパクトシティは具体的にどのようなものか。
・コンパクトハウスではペットは飼いにくくはないか。
・山形ではマイカー利用前提の街づくりが今なお進展しているのが現実で、高齢者にはつらい。道路づくりも自転車のことなど考慮外のようだ。車利用を多くする流通体制にもメス入れが必要。

・車なしの生活環境づくりにも幾つかの方策があるが、一つ一つ実現を。
・［複数人］マイカーが不可欠な地域や人もあり、多様な交通手段の中から柔軟に選択できるようであればよい。山形の女性は働き者が多く家庭生活との両立のためかなりハードであり現実的に車を必要とする人が多い。それでもやはり高齢化社会を迎え不親切な街の形態である。中心商店街としてはクルマでの来街者も歓迎したい。
・十数年前に米沢で「クルマと暮らしを考える会」の活動を始めた頃は車を悪者呼ばわりする考え方はとても受け入れられなかったが、最近は受け入れる人も多くなった。それでも街なかに再び多くの市民を呼び戻して中心市街地の賑わいを回復することは現在でも困難だ。
・［複数人］山形の街を歩いても街が壊れ自慢できるものが段々減少している。地元ではかえって価値あるものが見えないで外来者から褒められることが多い。みんなが地元を好きになり、良いところを共有できれば良い街づくりが可能になる。

◎講師の話

・明暦の大火後の昔から現代まで行政は広いスペースづくりを旨としてきたから、震災復興後は以前とはまったく異なる住宅に住むことになった。

・行政は道路さえ造れば沿道の建物のことは考慮外であったが、今後は建物のことも考慮に入れることが必要。
・新たな公共交通機関の導入は困難なので、今ある公共交通機関をいかに守るかが大切。
・都市には多様な魅力が潜在しているはず。街なかの今ある魅力を再認識し、人間優先の「裏道ネットワーク」を作るなどして街の雰囲気を変えてみる。
・駐輪場を車道に造れば歩道は歩きやすくなる。地方の人々はもっと自転車の利用を心がけて行政を動かすべし。
・車通行の抑制策としてハンプ（路上のこぶ）の設置など様々あるが、中心市街地に入る車に料金を課すロードプライシングやソフトカー構想（※）も検討されている。（※カーナビとの連動で速度超過ができなくする仕組み）
・確かに地方都市では車なしでは暮らしにくい構造になってしまって、マイカーを必要とする人が多いのが現実だが、子どもを車で送迎する必要がある遠い所に高校を建設するような過誤を見い出し問い直して、車なしで生活ができるような環境づくりや生活形態の見直しの努力は怠るべきではない。
・今後の日本は急速な開発は不可能だ。価値あるものはゴーストタウンにさえ必ず潜在しているから、そのような「今あるもの」を掘り起こして大切にすべきであり、交通量が少なくなった広い道路の一部を自転車レーンにすることなど低予算で可能だ。その価値ある「今あるもの」がわかるのは地元住民であり、その声が反映される行政が望まれる。それらの積み重ねにより都市の魅惑が再興できる。

＊この講演会の報道記事が23ページにあります。

（山形県山形市在住）

青木仁さんの講演会参加報告記

清水真哉（世話人）

11月4日、山形市での青木仁さん講演会に参加してきました。山を登る山形新幹線の沿線、さらに山形市内では、紅葉がすでに美しく色づいていました。

土曜日午後からの催し物でしたが、山形冷しラーメンを食べることにこだわったため、冒頭の小林和彦さんの主催者挨拶は失礼ながら聞き逃してしまいました。

青木仁さんの講演は、骨格は一年前、東京亀戸でのものと同じでしたが、新しい要素も少なからずあり、改めて聞く意義がありました。

その中でも印象に残ったのは「コンパクト・ハウス」という提案です。都市がスプロールしてしまう背景には、庭付き・駐車場付き広々一戸建てへの願望があります。住宅雑誌などは、二十畳以上もある広いリビング、吹き抜けのある家など、大きなサイズの住宅への願望を煽っています。こうした夢を予算内で実現しようとすれば、勢い土地の安い郊外へ出て行かざるを得ません。

そこで「コンパクト・ハウス」という概念で青木さんが提案するのは、自動車によって成り立つ広々郊外生活に対して、居宅は多少手狭でも、徒歩や自転車、公共交通で暮らせる範囲で街の賑わいを楽しむ都市生活です。

この議論を聴いて私が考えたのは、広い空間への願望は、個人の家庭のみならず、病院やオフィス、官公庁や学校にも強くあるのだろうということです。自動車で行動できる限り、狭い病室での相部屋よりも、個室で過ごせる郊外の病院の方を望む気持ちは理解できます。

私は水戸や岐阜、そして山形など各地で県庁が郊外へ移転していることを批判的に見てきましたが、その背景には事務量が増えて手狭になった職務室という現実があったろうと思います。ましてや山形では、既存の庁舎の保存要求もあったわけで、郊外移転には強い力が働いたものと思われます。こうした力に抗して、「コンパクト・オフィス」の方向へ導くには、交通問題を取り出して反対の声を上げるに止まらない一工夫が必要な気がします。

翌日は小林さんが計画して下さった山形市内

自転車ツアーに参加しました。小林さんが山形県の歴史建築遺産を見て回っておられることはご本人のブログから存じ上げていましたが、それらのうちに、主として道路の拡幅のために破壊される運命にあるものがあるということは、私の不注意のために気付いていませんでした。

そうした危機に瀕する建物の他に、山形市の放漫な都市政策について説明を受けながらの自転車散歩でしたが、私は個々の歴史建造物が十分尊重されてなく見受けられることの裏面として、山形市に魅力的な古い建物が数え切れないほど多く残されているという事実に目を瞠らざるを得ませんでした。

その原因はずばり、山形市が空襲を逃れたという幸運にあります。青森市などは空襲を受けましたが、最終的に空襲を免れた都市の中では、山形市は規模の大きい方の都市なのではないかと思います。調べた訳ではありませんが、県庁所在地で空からの攻撃を受けなかった都市は、他にいくつもないでしょう。

こうして山形市の魅力と問題点について勉強させて頂きました。また、地元の小林さんの運動仲間との交流を通じて、地方でクルマなしで暮らすことの大変さも改めて知らされました。

市内ツアーの後には一人で山寺立石寺に登りに行く時間も取れ、実りの多い旅行となりました。

地域で地に足のついた活動を続けておられる小林さんとその協力者の方々に、敬意を込めて御礼を申し上げたく思います。以上報告まで。

（千葉県習志野市在住）

リポート 分科会参加

子どもを守る文化会議の分科会に参加しました

後藤昇（世話人）

2006年12月2日に、子どもを守る文化会議が東京の法政大学市ヶ谷キャンパスで行われました。午前中の講演はパスして、午後の分科会に参加しました。

分科会は5つに分かれていましたが、その中の「『安心・安全』と希望のゆくえ～しっかり食べて、思いっきり遊ぶ地域～」という分科会に参加しました。参加者は、12、3名でした。主として子どもの食の問題や、放課後の居場所の問題が話し合われました。

少子化社会になり、子どもの安全と健全育成のために放課後の居場所作りに予算がつくようになった、安倍政権も放課後子どもプランというものを作り、政策の目玉のひとつにしているとのことです。ただ、それまでの地域子ども会や学童保育との連携がとれていないことや、逆に学童保育に援助が出なくなっている状況も生じているとのことです。これは学童保育が主として共稼ぎ夫婦のための制度であり、全児童のための制度ではないことからきています。

私はというと、子どもの安全という面からは、例えば変質者から子どもが被害を受けるというよりも車により被害を受けるということのほうが多いこと、子どもの安全のためには生活道路の安全が必要であり、そのことにも注意を向ける必要があるということを話しました。話の中でゾーン30の話もしましたが、知っている人もいました。なお出席者の中に、大学院生が3人いました。

子どもを守る文化会議に参加するようになって3回目ですが、分科会に20歳代が複数参加するのは初めてかなと思います。私を含めて中高年が多い中で新鮮な印象です。子どもの発達や運動指導を専攻しているとのことですが、興味深そうに聞いてくれました。

（東京都新宿区在住）

東京都自転車総合対策パブリックコメントに意見提出　清水真哉

東京都青少年・治安対策本部が「自転車総合対策～安全利用を中心とした取り組み～（中間のまとめ）」に対して募集していたパブリックコメントで、意見（個人）を提出しましたので報告いたします。（2006年10月19日）

（千葉県習志野市在住）

東京都自転車総合対策パブリックコメントについての意見

本題に入る前に指摘しておかなくてはなりませんが、自転車に関する事柄は本来、青少年・治安対策本部ではなく、交通政策を管轄する部署が取り組むべき課題です。この管轄違いはそもそも都が入口から、行政の対象としての自転車の位置づけを誤っていることの証左と思われます。

自転車は徒歩や公共交通や自動車などとの間で競合的に選択される交通手段の一つです。行政が交通政策全体の中で自転車を公共交通や自動車の間にあるものとして適切に位置づけることなくしては、市民が自転車を適切に利用することはできません。

本題に入りますが、まず駅での無秩序駐輪が多いということは、自転車が鉄道駅からのフィーダー交通の手段として利用されているということを示しています。都営バスの終バスが鉄道の終電よりもかなり早いなどフィーダー交通として不十分であるため、自転車を利用せざるを得ない人が多くいるのではないでしょうか。

バスの本数を増やしたり、時間制限のない終日のバス専用レーンを設けたりして公共交通機関を充実させることにより、自転車から公共交通機関への移行を促進するという政策が不可欠です。

その一方で自転車の走行環境を改善することにより、環境や交通参加者の安全に害を及ぼすことの多い自動車を車庫に置いて、自転車へ乗り換える人が増えるようにしなくてはなりません。

そのためには道路上での自転車の位置付けを明確にしなくてはなりません。

自転車はあくまでも車両であり、歩行者の安全のための設備である歩道に自転車を走らせるというのは暴挙です。歩道での自転車走行はすべからく禁止すべきです。

自転車は歩行者に遠慮しながら歩道を走っていたのではその能力を十分に発揮させることができません。自転車は車道を堂々と走ってよいはずです。自動車利用者と自転車利用者は道路利用に対する同等の権利を有しており、車道上には自転車専用の走行空間が確保されなくてはなりません。

幅員などの制約によりそれができない道にあっては、自動車が自転車に脅威を与えることのないよう、自動車の最高速度を30km以下に制限する必要があります。

さらにロードプライシングを導入して自動車の総量を減らし、自転車が余裕を持って走れるようにすることが望まれます。

最後に、江戸川や江東地区の河川沿いに自転車道が整備されているのと同様に、隅田川にも自転車道を整備すれば、自転車利用の可能性をさらに高めることになるでしょう。

優先順位を誤たない交通政策を希望します。

リポート 会の活動

ナンバープレートカバー・不正改造マフラーについての要望書提出とその回答について

足立礼子（世話人）

2006年の6月に、表題の要望書を国土交通省、警察庁、環境省宛に提出いたしました。回答は、11月に催促をして得ました。この要望書は、三重県在住の会員Sさんからの意見をベースにしたものです。（東京都稲城市在住）

国土交通大臣様
警察庁長官様
環境大臣様

2006年6月14日
クルマ社会を問い直す会
代表 古川量巳

自動車のナンバープレートカバー・不正改造マフラーに関する要望書

私たちは、自動車への過度の依存がもたらす交通事故の頻発、大気汚染、公共交通の衰退等を懸念し、歩行者の安全をはじめ社会生活の安寧を求めて活動を行っている、全国各地の市民約350名による団体です。1995年の設立以来、講演・学習会、写真展、関係機関への要望・提言活動など、さまざまな活動を行っています。

この度は以下の2点について、市民生活の安全上からの懸念をお知らせするとともに、適切な措置の早急なご検討をいただきたく、要望いたします。

要望1：ナンバープレートへのいかなる加工改造も禁止してください。特にナンバープレートにカバーをかけるなどの改造を禁止してください。

（要望の理由）

最近、街を走行している自動車の中に、ナンバープレートにプラスチックのカバーをかけるなどの加工改造をしたものを多く見かけます。オービスに撮影されるのを防ぐために赤外線を吸収するカバーのほか、単なる半透明のプラスチックカバー、着色されたカバーなどがあるようです。オービス撮影を逃れるためのもの以外はカーショップで販売されていて、箱には「規制はない」と記されています。しかし、透明なものでも光の反射でナンバーが読み取りにくい場合があり、着色されたものは少し暗くなるとほとんど読み取れず、色が濃いものでは昼間でも読めないものすらあります。

また、最近の報道では、広島で、風圧を利用してナンバープレートを隠す装置の販売・装着も発覚しています。

自動車を使った子どもの誘拐事件やひき逃げ事件が頻発している昨今です。ドライバーが自分のアイデンティティーを隠す匿名行為が横行することは、犯罪を助長させる危険にもつながります。現実に、誘拐未遂事件で、カバーのためにナンバーが判読できなかった、という事例もあったと聞いています。

ナンバープレートにはいかなる加工改造も禁止されるべきです。風圧利用の装置はもとより、すべてのナンバープレートカバーについても不正改造として取り締まり・

摘発の強化を行い、また、市民に警告を発していただきたいと思います。

要望2：改造マフラーができないよう、違法行為には厳罰を科すなど根本的な対策を講じてください。

（要望の理由）

マフラーを改造して大きな音を出す自動車やバイクが、暴走族以外にも増えており、騒音に悩まされている市民が大勢います。改造マフラーも改造の手引書も、公然と市販されています。改造行為や騒音を禁止するなどの法律はありますが、車検のときだけ直す（工場によってはそのまま車検を通す）、騒音の街頭取り締まりは行われていない、素人でも容易に改造できる、罰則が非常に軽いなど、ほとんど実効がないのが実情です。改造マフラーは暴走欲をさらにあおるため、スピード違反や信号無視による歩行者巻き添え事故を増やす心配もあります。

市民の安全と静かな生活環境を守るために、不正改造の違法行為およびその幇助行為には厳罰を科すなど、実効ある対策を講じていただきたいと思います。

以上の2点について、至急ご高配いただきたく、よろしくお願い申し上げます。

なお、お手数をおかけいたしますが、文書によるご回答をいただきたく、併せてお願い申し上げます。会のE-mail宛にいただければ幸いです。

〔回答〕

●国土交通省自動車交通局技術安全部管理課からの回答（2006.11.6　会のE-mail宛）

自動車のナンバープレートカバーに関する要望に対して回答致します。

いわゆるナンバープレートカバーにつきましては、自動車を使用した犯罪や暴走行為の助長を防止するという観点から、現在、その販売の実態を把握するとともに、どのような規制が可能か、また法的規制した場合、公正な取り締まりが可能かなどについて、関係省庁とも相談しながら検討しているところです。

●国土交通省自動車交通局技術安全部環境課からの回答（11.10　会のE-mail宛）

改造マフラーによる騒音問題に関する要望に対して回答します。

自動車のマフラーを交換すること等による、大きな騒音や人が不快と感じる騒音をまき散らす自動車が後を絶たない状況にあり、苦情も多く寄せられており、国土交通省と環境省は「自動車排気騒音対策検討会」を設け、基準に適合する優良な交換用マフラーの普及促進策等について、鋭意検討を進めてきましたが、この度検討結果がとりまとめられ、以下により不適切な交換用マフラーを装着した車両等、騒音が著しく大きい車両を効果的に排除するための制度改正や所要の体制整備を行うこととしています。

①マフラー改造車等に対し新たに加速走行騒音等の走行騒音基準を適用する

②容易に不正改造が可能なマフラー構造の禁止要件等の導入（騒音低減機構の溶接・リベット止め）

③マフラー認証制度の活用による基準適合マフラーの普及促進（ユーザーや販売店における適切な交換マフラーの選択に資する）

なお、詳細はこちらをご覧下さい。

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/09/090627_3_.html

●警察庁（広報室）より（11.6　回答催促の電話への返事の主旨）

要望書は受理を確認しております。毎日膨大な要望が届くので、一つ一つに回答はできない

ことがあります。要望やご意見は道路交通法等の改正などになるべく反映させていきたいと考えているので、改正結果などを回答と考えていただきたく、お願いいたします。

●環境省の回答（11.8　回答催促の電話への返事の主旨）

不正改造マフラーの問題については、国土交通省と合同での「自動車排気騒音対策検討会」でずっと協議してきており、6月27日に中間とりまとめ及び今後の対応についての報道発表をしたので、それを当面の回答として受けとめていただきたいと思います。今後の具体策は、国土交通省の範疇となります。

■要望の原案を作成したSさんから

最近、ナンバープレートに真っ黒で何も見えないものまであって目に余るので、国土交通省、首相官邸、東京都（警視庁）などに意見を送りました。

国土交通省は半年ほど前から全く同じ文面の回答（11月6日付けの回答と同じ）しか送られてきません。ホットラインステーションに電話したところ、道路交通法を改正しなければならないので、何か重大な事件が起こるとか、国民の強い要請が無い限り難しい、という消極的な回答でした。

ただ担当者によっては、ナンバーを隠していることにより、事故で逃げた車両の特定ができなかった事例があることを承知している人もいました。

首相官邸は国土交通省に丸投げして、上記と同じ回答が電子メールで送られてきました。

警視庁からは電話をいただき、「法律に規定が無い以上、ナンバープレートカバーも表現の自由のひとつということで取り締りができない」ということでした。

これに対して、飲酒運転の罰則よりひき逃げの罰則が軽いため飲酒運転で事故を起こして逃げる事例が多いこと、さらにナンバーを隠していたら逃げやすくなるのではないかと言っておきました。

■ 論文寄稿 ■

規制緩和と貸切バス業界（上）

川村雅則

■はじめに

私達の日常的な「足」であるバスの安全性が危機にさらされている。2006年11月に相次いで報道されたNHKの二つのテレビ番組の内容はそう警鐘を鳴らすものだった。

番組の第一本目は、11月10日放送の『北海道クローズアップ』「過熱する観光バス競争―格安ツアーの舞台裏」である。同番組の前半部分でうつしだされていたのは、規制緩和後に新規参入した事業者の営業努力・奮闘など、規制緩和のいわゆる「光」の側面だったが、続く後半では、車検を取得せずに営業していたというある業者の極めて悪質な行為や、そういう行為が即市場から排除されない行政システム上の欠陥、あるいは、この間、事故が増加していることなど、競争が熾烈化する業界の、数々の問題がとりあげられていた[注1)]。

第二本目の『クローズアップ現代』（「バスが燃える―検証・相次ぐ高速バス火災」11月27日放送）がとりあげたのは、安い値段に人気が集まる高速バスで、走行中の火災事故が急増していること。その背景にある、車両の老朽化と整備部門の不備という問題だった。さらに、規制緩和による業界の過当競争が経費節減圧力を増幅させ、本来求められている整備部門の充実を困難にしている。番組後半でうつしだされていたのは現場のそんな苦悩だった。

業界の活性化を掲げて導入された規制緩和が、いったい何をもたらしているのか。筆者はこれまでも、当会の会報誌で、運送業界の規制緩和をめぐる問題をとりあげてきた。今回は、貸切バス業界の現状・問題点について、二回に分けて報告する。用いるデータは、運輸行政のデータと、筆者が北海道の貸切バス事業者を対象に

行った、経営や労務に関する調査[注2]の結果である。

■規制緩和後に急増する事業者・車両

ここで、業界のキーワードとなっている規制緩和について、簡単に説明しておこう。貸切バス業界の規制緩和とは、平成11年の道路運送法の「改正」をさす（翌年2月施行）。この「改正」法によって、(a) 事業参入は免許制から許可制へと移行（需給調整規制の廃止）、(b) 運賃は認可制から届出制へと移行（価格規制の緩和）するなど、貸切バス事業のより一層の自由化が図られることとなったわけである。では、その後の業界の変化をみていこう。

出所：国交省『陸運統計要覧』より作成。

図表1　事業規模（車両台数規模）別にみた、北海道の貸切バス事業者数の推移

規制緩和後の主たる特徴の一つは、事業者数の急増である（図表1折れ線）。規制緩和が実施された平成12年の3月末に126だった事業者数は、翌年以降、急増し、現在は228と1.8倍に増加している。とくに参入が著しいのは、小規模事業者である（棒グラフの黒色部分）。車両台数が10両以下の事業者は、現在は6割を占めるに至っている。異業種からの参入も多いようだ。

もちろん、事業規模の小さいことそれ自体に問題があるわけではない。事業上の小回りが利くというメリットが主張されるかもしれない。しかしながら一般論としては、小規模事業者は、経営基盤が脆弱であり、運行管理や労務管理上の不備が懸念されるところでもある。

なお平成11年度末には2312両だった北海道の貸切バスの総台数は、16年度末には3000両弱（2938両）にまで増加している。

■低下する稼働率と減少する営業収入

さて、こうして事業参入・増車の著しい貸切バス業界だが、貸切バスの利用そのものは増えていない。言い換えれば、限られた（しかも減少している）パイを奪い合う事態が発生しているのだ。

資料：北海道運輸局資料より作成。

図表2　北海道の貸切バスの実働率の推移

例えば図表2は、車両がどれだけ実際に稼動しているのかをみたものだ（実働率）。同数値は平成9年度をピークに減少し続けている。とりわけ、規制緩和前後、すなわち11年度から翌12年度にかけての減少幅は大きい（12年3月の有珠山の噴火による影響も考えられる）。

資料：北海道運輸局資料より作成。

図表3　北海道の貸切バスの営業収入全体及び実働日車当り営収の推移

業界の営業収入も減少し続けている（図表3）。まず営収全体（点線）だが、ピーク時である平成4年度には約490億円だったのが、16年度には300億円を割った。これを実際に稼動している車両数・日数（実働日車）当りでみると（実線）、16年度のその額は、ピーク時（9万弱）の、じつに6割（5万弱）にまで減少しているのである。

結局、パイが減って、事業者が増えているということになれば、当然、仕事を確保するためには、30万のところを「うちは28万でやりますよ」。またそれに対して、「じゃあうちは26万でやりますよ」とお互いに競争しあって、ぎりぎりのところでやっているのが現状ですよね（事業者からの聞き取り）。

■不公正な運送契約

こうした営収の減少理由の一つでもある、運送契約のあり方、すなわち旅行代理店が、その契約上の地位の優位を利用して貸切バス事業者と契約を結ぶことの問題についても、筆者調査で簡単に確認しておきたい。

単位：事業者，%

	46	100.0
(ア)運賃・料金が一方的に減額される	18	39.1
(イ)著しく低い運賃単価が提示される	34	73.9
(ウ)運賃・料金の一部について返還を要請される（契約外の「値引き」「協力金」を要請される）	12	26.1
(エ)運行条件について、内容（走行距離や行程）が厳しく、その達成が困難なことがある	12	26.1
(オ)契約先の商品・サービスの購入を頼まれることがある	8	17.4
(カ)予定期限よりも、代金の支払が遅れる	18	39.1
(キ)貸し倒れが発生したことがある	13	28.3

図表4　主な契約先との間での経験

図表4は、主な契約先との間での経験をまとめたものだが、（イ）低い運賃単価での契約はむろんのこと、さらには、（ア）運賃の一方的な減額や（ウ）一部返還の要請という事態も発生している。結果、「運送契約の内容や取引のあり方で不公正を感じる」ことが「よくある」という事業者は、全体の4分の1（24.4%）を占めた注3)。

■老朽化する車両――懸念される安全性

資料：北海道バス協会資料より作成。

図表5　平均車令の推移

さて、こうした営収減には経費の徹底した節減という対応が必要になる。北海道バス協会の資料（「北海道のバス事業の現況」平成17年6月）で確認できるその一つが、車両の使用年数の延長である（図表5）。平成4年には5年11ヶ月だった平均車令年数は、いまや13年弱にまで延長している。本稿には掲載していないが、同資料の別データによれば、車令10年以上の車両が、全体の76.6%を占めるという状況である。もちろん、中古車両であっても、適切な整備がほどこされていればそう問題視する必要はないかもしれない。だが、過当競争に燃料費の高騰など、際限なくのしかかる経費節減の圧力は、安全性を確保する余裕を業界から奪いつつあるのではないか。筆者調査でも、「安全という観点からみると、現在の業界の競争状況は問題である」という質問に「強く思う」と回答した事業者は60.5%を占めた注4)。

（車両年数は）昔はせいぜい8年とかだった。それがいまは15年とか、16年、17年というケースもあるわけですよ。車両がぼろぼろになるまで使わざるを得ない。車両更新ができるような運賃じゃないですから。当然それは安全にもかかわってくることで、車検は通っても、故障が多くなったりとか。そういうことで、本当にお客様へのサービスになっているのか（事業者からの聞き取り）。

■労働へのしわ寄せ

経営の困難は、人件費コストの削減を通じて運転手の働き方を厳しいものにもする。いな、貸切バス業界の働き方は、そもそも規制緩和の導入以前から楽ではなかった。若干古いが、行政機関によって実施されたある調査結果を紹介する注5)。それによれば、多客期における貸切バス10事業者の運行状況は、「2週間（14日）以上の連続勤務を行っている運転手がいる事業者が7事業者、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が71.5時間を超過している運転者がいる事業者が5事業者、1日の拘束時間が16時間を超過している運転者がいる事業者が7事業者」みられたという。ちなみに北海道でこうした調査

が行われたのは、ツアーの価格破壊による行程の短期化（過密長距離運行）を背景に「運転手の健康管理や運行管理の不適切等に起因する事故が多発して」いることがあった。こうした労働環境のその後の状況は次号に紹介したい。

■増加する事故、安全破たん

規制緩和導入の是非をめぐって焦点の一つとなっていた交通事故の発生状況はどうか。みてみよう（図表6）。

資料：交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』より作成。

図表6　北海道及び全国における、貸切バスを第一当事者とする事故件数の推移

北海道の事故件数の推移は、その評価が複雑になる注6)ので、ここでは、全国の数値をみておこう。全国では、平成11年には365件だったのが、12年には、じつに100件近くも事故が増えて（450件）、現在に至っている。

資料：走行距離は国交省『自動車輸送統計』より、事故件数は交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』より、作成。

図表7　走行距離1億km当りの事故件数の推移

しかも、一連の拙稿におけるのと同様の作業を行い、走行距離1億km当りで事故件数をみたところ（図表7）、その件数は増加傾向にある。言い換えれば、走行距離数（や車両台数）の増加だけで説明がつかない事態が生じているのである。

総じて、ばら色のイメージで描かれている規制緩和・構造改革の検証の必要性を繰り返し主張したい（次号に続く）。

（北海道札幌市在住・北海学園大学教員）

注

1）筆者も取材を受けた。その後（11月15日）、同番組の短縮版が朝の全国ニュースで報道された（『おはよう日本』「格安観光バスの舞台裏」）。

2）調査は継続中。今号でとりあげる調査の概要は次のとおり。（A）質問紙調査：北海道運輸局『北海道運輸要覧（平成17年度）』に記載されていた186の貸切バス事業者に対して調査票を郵送し、最終的に48部を回収。「休業中」の1部を除く47部が分析の対象。（B）聞き取り調査：北海道バス協会及び貸切バス事業者を対象に実施。

3）残りは、「ときどきある」（44.4％）、「ほとんど（全く）ない」31.1％。

4）残りは、「まあそう思う」（30.2％）、「とくにそう思わない」（9.3％）。

5）総務庁（当時）北海道管区行政監察局「旅客自動車運送事業に関する地方監察の結果（要旨）」平成11年7月29日。この監察結果にもとづき、貸切バス事業への指導を徹底するよう、北海道運輸局に対して、行政処分に関する改善命令がだされるに至った。

6）すなわち、北海道の平成10年から11年にかけての事故の大幅な減少は、上記の「改善通知」命令とそれにもとづく行政機関の取組みによる影響が一定程度反映しているのではないだろうか。

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
・44号 ― 職業運転手の労働をめぐる問題

※関連新聞報道記事が23ページにあります。

投稿

飲酒運転事故に思う ——クルマの何を問題とするのか——

三田直水

一青年の引き起こした事故によって、飲酒運転がクローズアップされている。しかしもちろん、飲酒運転がいままでなかった訳ではない。平成18年度版交通安全白書によると、原付以上運転者（第一当事者）の飲酒別死亡事故件数は年々減り続けているというものの、17年度で707件というデータがあった。今回は幼い兄弟三人が 同時に亡くなったことと、運転者である青年の酩酊ぶりや友人に身替わりを頼んだり、水を大量に飲んで隠ぺい工作を謀った疑いなど、悪質な印象によりマスコミが大きく取り上げることになったのだろう。それをうけてメーカーも、重い腰をあげてやっと、アルコールを感知すると作動しないクルマを造るような気配を見せ始めている。これは当会が、8年前から国などに要請しつづけていることでもある（会報14、18号 参照）。そもそもこのような装置がかつて取り付けられていなかったのは、性善説に基づいて人間（ドライバー）を甘く見ていた社会の風潮があったからなのではないだろうか。

しかし飲酒運転という人間の欠落したモラルによる事故原因の一つが、アルコール感知装置の設置によって取り除けたからといって、あるいはドライバー保護のために 開発されたシートベルトの着用や、エアバッグの装着によって安全性が高まったからといっても、それは巨大な暴力システムの、ある小さな部分を変革したに過ぎない。

クルマは暴力装置として、人（生命）を殺めることが本質的な最重要課題として問題にされなければならない。それもひとりやふたりではない、とてつもなく大量の人間たちが、また動物たちが、そして自然が人間の造った道具によって殺され、消滅していくことが危惧され、語られ、問題にされなければならない。

飲酒運転や交通違反がなくなれば事故はなくなるのか？答えは否である。クルマ、あるいはクルマをとりまく環境やシステムが今のままでは100年経っても、500年経っても変わることはないだろう。

人対クルマ、クルマ対クルマがぶつかることがなければ事故は起きない。あるいはぶつかってもクルマが壊れるのであれば、人は傷つかない。そんな道路やクルマが出来たらいいと思う。発想の転換が必要ではないのか。

命がけでクルマの運転をしなければならないドライバーは哀れであり、クルマによって命を落とす歩行者は悲しい。そしてその家族や友人たちも…。

ひとつしかない命をクルマごときで失い、人生を台無しにしなければならない虚しい世の中はもう止めにしたい。

※参考（交通取り締まり件数）：酒酔い・酒気帯び運転140,873件。携帯電話使用等違反（保持）522,238件。（交通安全白書、平成18年度版）

（鳥取県鳥取市在住）

投稿

プロは解決方法を探す、素人は言い訳を探す

井上恵弘

プロは解決方法を探す、素人は言い訳を探すと言う言葉を見かけました。9月大阪に出かけました。1人での長距離の移動の場合は、大抵自転車で行きます。一日で110kmほど自転車で走りました。6時間以上自転車をこぎ続けたことになり更にあちこち数時間歩き回り幾つもの事が出来た。

・季候も良くなり大和川沿いにサイクリングが出来た。

・南港近くで用事を済ませたついでにインテックスのフードテックなどに立ち寄りました。結果として昼食もタダ。

・他の用事も済ませて少し離れた野鳥園や関電の南港発電所の植林の状態、南港海水浴場を見学させて貰う。

この後、日本橋などに立ち寄り府立図書館で資料を借りました。石切から菖蒲池まで電車を利用。菖蒲池近辺で用事を済ませて平城旧跡で虫の音を聞きながら帰宅。

車や電車ではとても一日で済ますことが出来ない。

車や公共交通を中心にした徒歩よりも遙かに多くのことを盛り込むことが出来る。しかも色々なことを盛り込むほど、安上がりになる。一日で使ったお金は、石切から菖蒲池までの電車代¥250- のみでした。

電車や車だとどう頑張っても数千円以上の費用が必要になります。荷物はどんどん増えて15kg程度になりました。その上、ずいぶん運動したので久しぶりにぐっすり熟睡することが出来ました。

もちろん十分なインフラ整備をすれば、車や公共交通の方が効率的で便利だと考えられる。しかし現状で大阪に行く場合は自転車の方が有利な場合も多々あります。車等を前提に考えるならインフラ整備や利用に関連して費やされる費用は膨大となる。資源その他の浪費も膨大なものだ。個人的支出も多い。また個人の健康を考えた場合も合理的とは言えない。費用対効果を考えると、徒歩や自転車を基礎としその補助として公共交通を配置する。そして例外的な特殊な部分のみに車を使う社会設計をすることが基本だと考える。そしてこれは、少ない浪費で最も大きな利点が有ると信じる。現状で高度技術は真に必要な場合に使うときのみ価値が出る。

この時点で私もやってみようと思った人は、1人でも居るのだろうか。お前は特別だろうと思っていませんか。小学校の頃、マラソンで一学年下の子供や足に障害がある子供も含め数百名の中でビリでした。中学校の頃、心臓破裂とか女の腐った奴と軟弱な者の代名詞かのように虐められた。20歳半ば、直線距離で20km程度の自転車通勤を始めるが直ぐに必要なくなる。40歳前、長距離移動の目的で折りたたみ自転車を購入し現在（50歳前）は実質1日で100km以上走ることがある。最近は、1km歩いて疲れているのを見てよく心配される。今年は、1日の歩数が千以下の日がほとんどの日が続いているが一日100kmの自転車移動をしても問題がない。

さて客観的に見て少なくとも50歳前後までの人で自転車で100kmを走れない人は、何人居るのでしょう。逆にやってみようと思った人は一人でもいるでしょうか。本当に難しい問題は、各自が持っているイメージや思い込みだと考えます。

客観性のない個人固有の常識で言い訳をしていませんか。さまざまな意味や角度から無意識に車を信奉している人も多いのではないかと感じます。

で、最初に出した言葉が心にしみています。自動車社会を問い直す場合にもこの先入観や思い込みなどのイメージに最も大きな問題を感じます。正しい知識と判断が有れば、自転車がどれほど有効か解ります。常識を棄てて高い理想の元に解決方法を論理的で科学的な思考で探る姿勢を忘れては成らないと感じます。

（奈良県奈良市在住）

投稿

持続可能な交通政策を求めて
ーフランス・ストラスブールで考えたことー（NO.1）

林 裕之

[1] はじめに

私は2006年7月17日より28日までフランス東部のストラスブール国際外国語センターでフランス語の夏期講習を受講しました。その間、フランスの公共交通機関を利用する機会が数多くありました。特に2週間滞在したストラスブールでは、市内の交通政策に関する資料を集めるとともに、市役所にも一度訪問する機会をも

ち、短時間でしたが交通政策について質問することができました。さらに、休日にはドイツの環境都市フライブルクやスイスのバーゼルなどを訪問しました。語学研修終了後はアルプス登山を主な目的としてスイスのサース・フェーにも行きました。もちろん日本からの航空機が発着するパリも訪れました。そこで今回の旅行を通して学んだことや考えたことを3回に分けて発表させていただきます。

[2] 温室効果ガス大幅削減を目指したEUの課題

2005年2月に発効した京都議定書では、先進国に対し1990年を基準として2008年~2012年を第一目標期間とする温室効果ガス削減量の数値目標が定められました。EU諸国の場合は8%ですが、この目標は2010年には達成される見込みです。しかしこれは温暖化防止への第一歩にすぎず、関係国がすべて目標を達成できたとしても温暖化をくい止めるにはほど遠い状況です。IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の警告によると本当に温暖化を防止するには地球全体で人類が放出する温室効果ガスを少なくとも60~80%削減しなければならないとされています。そこでEUでは、国別により大きな削減目標を設定し、削減計画を実行しようとしています。

EU諸国が特に力を入れようとしているのは、交通部門における温室効果ガス削減です。EU諸国は全体としては温室効果ガス削減に成功しているものの、交通機関による温室効果ガス排出量は2002年時点で1990年よりも22%も増えているからです。

交通分野での温室効果ガス削減を実行するために避けることができないのは、自動車（利用）割合の削減です。自動車は大きな温室効果ガス発生源になっているからです。特に自家用車は1人あたりの温室効果ガス排出量が鉄道の約10倍に達する、「環境破壊のチャンピオン」です。

[3] フランスの交通政策について

EUの加盟国の一つであるフランスでは、1982年に交通基本法（Loi d'orientation des transports interieurs）が成立しました。この法律には、「交通権」（Droit au transprt）というものが明記されています。この権利の活用により、国民がより合理的にまた適正な価格で国内を移動することができるとされています。そして特に公共交通機関の役割が重視されています。

スイスのロザンヌ駅に乗り入れたフランスのTGV

交通基本法は1996年に改正されました。その改正された法律の中で強調された事項の1つは環境保護です。これにより公共交通機関重視の流れはいっそう強まることになりました。

フランスでは都市交通機関の建設には国などからの補助金があります。運営費は各地方が財源を確保することになっていますが、フランスには交通負担金制度（Versement transport）というものがあります。これは地方で交通政策を実施する部局（Autorité organisatrice）が、国によって定められた都市交通圏（Périmètre de transports urbains）内の従業員9人以上の企業から賃金総額の一定割合を税金として徴収して、公共交通機関の投資や運営の財源とする制度です。税率は0.5~2%程度で都市交通圏の人口などによって異なります。こうした制度が公共交通機関の維持発展に大きな役割を演じています。

フランスの公共交通機関の中で、特に世界をリードしているのは鉄道です。1981年、パリーリヨン間で最初のTGV（フランス版新幹線）が開業しました。以来、大西洋線、ローヌ・アルプ線、地中海線などが次々と開業し、2007年には東部のストラスブールまで延伸される予定です。時速320kmの新型車両も導入されています。そのほかにも、ユーロトンネルを通ってロンドンまで乗り入れるユーロスター（Eurostar）

やベルギー及びドイツに乗り入れるタリス（THALYS）という高速列車が運転されています。また、トラム（市内電車）の復活・新設・路線延長がストラスブールをはじめ各都市で相次いでいます。（山口県萩市在住）

投稿　京都の新型路面電車普及に期待したい　井村三千代

私は京都市に住む学生（主婦）ですが、市内の自動車の多さには、気持ちが悪くなります。以前、大学の学長に、「車の多さやその排ガスをなんとかしてほしい」という手紙を渡して訴えました。それからしばらくして、大学の副学長と市長が握手を交わした写真が市民新聞に載り、多すぎる車に対策を打つという主旨の文章が掲載されていました。

そして今回、一部区間で、次世代型路面電車の導入を考えているという記事が、京都市民新聞に掲載されていました。記事の文は次の通りです。

LRT（次世代型路面電車）

この取組は、自動車交通から公共交通中心のまちづくりへの転換を図るため、環境にやさしく、バリアフリーに優れているなどの特性があるLRTについて、導入の検討を進めているものです。現在、モデル路線として選定した「今出川線（北野白梅町～出町柳）」の沿線を中心に、LRTの展望や課題などについて話し合う意見交換会などで議論を重ねています。今後、交通社会実験の実施も視野に入れながら、導入の可能性を見極めていきます。問合せ＝交通政策室

私も以前、市に路面電車を増やしてほしいというハガキを出したり、バス会社に環境に負荷の少ないエネルギーを使ってほしいという要望を出したりしていたので、今回の検討もたいへんうれしく思えました。日頃の「クルマ社会を問い直す会」の活動も、力になっているのだろうと思いました。

また、2006年11月にバスの中で見かけた広告でも、脱クルマという文字を見つけました。京都に以前から住んでいる人々の多くも、きっと同じことを思っているはずだと思います。排ガスでかすんだ山を見るのではなく、澄みきった空気を通して山を見たいと思っている人は多いにちがいありません。そんな山を見ることのできる日はいつになることか、待ち遠しいものです。（京都府京都市在住）

投稿　安全に道を歩きたい　木村孝子

今回も拙文を寄せます。よろしくお願いいたします。2006年8月、9月には大変大きな交通事故が立て続けに発生しました。一つひとつの事故をみると、今のクルマ社会では起こるべくして起こったとしか言いようのないものばかりです。亡くなられた人々に心からの哀悼の思いを伝えると共に、改めて事故を振り返り考えてみたいと思います。

8月25日未明、福岡県での追突事故。乗用車に乗っていた一家5人が追突され、投げ出され、橋の上から車ごと海中へ。うち3幼児が亡くなるという痛ましい事故でした。追突した車は飲酒運転。クルマそのものがハンドル操作を誤れば恐るべき凶器と化すのですが、飲酒運転とは！あまりにもひどい。3幼児の葬儀に参列した父親の友人の一人が、「3人の子どもを失った友に対して言葉もない。一体人生とはなんなのか？」と、新聞紙上で語っていました。ドライバーというのはクルマに乗ったとたんまわりの人々の人生をも背負う程の重い責任があることを忘れてはならないと思います。

9月14日、長野県中央道で雨でスリップし、

横向きに倒れた先頭のクルマに2番めのクルマがつっこみ、続いて10数台のトラック、乗用車が次々衝突。2番めのクルマははさまれたかっこうで、一家のうち子どもも含めて4人死亡。先頭のクルマの運転手も死亡したため、誰がどの様な証言をしたのでしょう。重軽傷も多く出たことでしょう。それに続く報道はなされていません。誰がどのように責任をとるものなのでしょうか。雨にぬれスリップしやすい高速道路。人間の力の限界を超えたもののように感じます。

9月25日、埼玉県川口市。保育士さんに連れられて散歩中の保育園児の列に、クルマがつっこみ、10月2日には重体だった園児も亡くなり計4人の園児が亡くなっています。加害の37歳の男性ドライバーはカセットテープを交換しようと「よそ見」運転。他に10数名の重軽傷者も出ています。一体彼はどのようにこの罪を償うのでしょうか。クルマを運転する意味の重さがわかっていたのでしょうか。「こんな道で子どもを歩かせてはいけない。バスに乗せなきゃ」とテレビで司会者が語ったとか。それに対して10月1日、4日とA紙投稿欄に反論が出ています。子どもたちの散歩はただの移動ではない。心をはぐくみ、社会生活の訓練。自分の足で歩くことに意味がある。生活道路を安全に。車に引きずられる社会ではなく歩行者の安心、安全が大切にされる社会に。—その通りだと思います。道を歩く人が非難される社会であってはならないと、声を大きくしたいと思います。

毎日次々報道されるクルマのニュース、いいニュースはひとつとしてありません。

10月2日付けA紙によると、富山県で秋の全国交通安全運動期間中（9月21日～30日）、50代の男性巡査長が飲酒運転。10月4日付け、大阪、20歳、ひき逃げ事故—ビールと睡眠薬で蛇行。10月7日付け、北海道で中学教諭、酒気帯び事故……等々。書きだしたらきりがありません。この会のスローガンの一つである「安全に道を歩きたい」この会はこの声をあげ続けたいと思います。

大きな事故の続いたこの秋、書かずにおれない気持ちで書きました。最後に、地域活動連絡係として地元竜ヶ崎警察・交通課に電話で問い合わせたことを記してまとめとしたいと思います。茨城県内の交通事故の被害者の4割は65歳以上の高齢の歩行者とのこと。高齢になると運動神経も鈍り、前方もよく見えなくなります。でも高齢者も道を歩かなくてはなりません。さまざまな用事で。そしてもう一つ高齢者が道を歩く目的は、人生の最後の日まで自分の足で歩けるようにという鍛錬のためもあります。「クルマ優先でなく人優先の社会へ」そして「増やそう子どもの遊び道」と共に「増やそう高齢者が安心して歩ける道」。

（茨城県龍ヶ崎市在住）

投稿　楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその13
—クルマとお話してみよう！—

鈴木浩司（仮名）

みなさん、クリスマスにお祝いしましたか？そして、お正月にしめ飾りも飾りましたか？　私はどっちもやってしまう「日本人の宗教的無節操」が大好きです。「神様は一人だけ」なんて思い詰めるより、ずっと平和を感じマスです。

しめ飾りは「神さまがいる場所」を示しています。マイカーにしめ飾りをする人は、「クルマに精霊がいると考えてる」ってことです。そういえば、クルマに「なんとか号」「なんとか君」などの愛称をつけて、話しかけたりしている人って結構いますよね…。

「さあ、○○号、出発だ」「どこまでも一緒に行こう！」なんて、独り言を言っています。ちょっと寂しい。いくら愛情を注いでも、クルマは応えてくれない…。そりゃそうだ。クルマなんだから…とは思うもののやっぱり会話がしたい！

そんなあなたのために、クルマ語を翻訳する機械を作りましょう。（クルマの状態を分析して、いろいろ喋ってくれるのです）

「さあ、○○号、出発だ」
『ちょっと待って。まだ暖気が不十分だよ』
「どこまでも一緒に行こう！」
『そないスピード出したら危ないやおまへんか。ぶつかって大怪我するんは、あんたやのうて、わてなんやからね！ちょっとは、考えてちょう！』

こんな会話が楽しめます。幼児性丸出しのアニミズム？…でも、相手の立場を想像する訓練になります。実は、これがこの商品のポイントです。

経済学の父と呼ばれるアダム・スミスは「各自が自分の利益を求めて、自由に市場で競争すれば、経済的均衡が実現され、社会的安定がもたらされる…レッセフェール！」と謳う一方で、「他者への共感こそが市場というシステムを支えており、市場参加者が他者への想像力を失えば市場のシステムそのものが成り立たない」と仰っています。（ジョン・レノンより200年も前にイマジンの大切さを説いていたわけです）弱肉強食の市場経済ですら、他者への共感がなければ成り立たないのです。脱クルマのような「望ましい社会生活」の最重要リテラシーは、「想像すること」に違いありません！

…というわけで、頑張って想像力を鍛えましょう。ところで、あなたは最近、身の回りのいろんなモノとお話ししてますか？

（愛知県安城市在住）

投稿

たとえ事故死者がゼロになっても クルマは恐ろしい

小林和彦

大変良いことにように思えて同時に不可解でならないことがある。

それはクルマの総台数と交通事故（※）による死者数との相関関係のことである。

統計を見る限りクルマの台数が増えるにつれ事故死者数は減少している。そうならば、とっくに飽和状態にある日本のクルマの台数を更に増加させ、現在の2倍、3倍、否、それ以上にでもすれば事故死者数は限りなくゼロに近づくことになりそうである。

（※「交通事故」というよりは「自動車事故」と称するべきであろう。）

もし本当にそうだとすれば、人命第一ということで、新車購入者に対し税を減免だけでなく補助金を与えてでも行政は支援すべきということになってもおかしくない。

1971年3月末の日本でのクルマの総台数（二輪車を含む）は1892万台で、うち乗用車は910万台であったのに対し、2006年3月末現在では総台数が7899万台で、うち乗用車は5710万台である。つまり、この36年間に総台数では約4.17倍、そして乗用車はなんと6.27倍の大幅な増加を示している。

一方、事故死者は1970年には16,765人であったが、2006年には6,352人へと半数以下の38％へと大幅に減少している。しかも乗用車の飛躍的増加とはいわば非職業的ドライバー、つまりシロウト的ドライバーの増加を意味しており、クロウトよりもシロウト的ドライバーが増加した方が事故死者減少につながることになる。

激増したのはクルマの台数とシロウト的ドライバーの数だけではない。道路の新設、拡幅、舗装が相次ぎ、クルマのスピードを上昇させやすい環境づくりが進められた。

現今、飲酒運転が大問題になり、まるでイスラム国家になったような眼差しが飲酒者に対し向けられるようにまでなっているが、交通三悪の中の飲酒運転と並ぶスピードの出し過ぎに対してはむしろ寛容になっているのに、それでも事故死者は減少している。

確かに、事故死者減少の要因として救急体制の進歩と充実に因るところが大きいし、道路にもガードレールや信号機などの安全設備、クルマ自体にも安全構造やシートベルトなどの安全装置が据付けられ、また「交通安全運動」なども死者数抑制に多少は貢献しているであろう。

子どもたちの外出が少なくなったことも要因といえる。

しかし、クルマの台数とシロウト的ドライバーが激増し、しかも速度上昇環境整備が進められながら事故死者数が大きく減少したとは、やはりなんとも不可解である。

学校での「いじめ」による自殺者数が「ゼロ」とされていたと同様の統計上の操作が交通死者数についても為され続けてきたとも考えにくいが、ともかく自動車産業にとって「クルマ社会の存続」のために「事故死者の減少」は必須要件であったに違いなかろう。

だが、クルマ社会による社会と環境に及ぼす大きな負荷は事故だけに留まるものではなく、地球温暖化と気候激変、大気汚染、騒音、振動、ヒートアイランド、緑地減少、動植物への被害、地下水障害、都市の膨張、中心市街地の空洞化、街並み破壊、公共交通の衰退、子どもの遊び場減少、高齢者の孤立、資源の浪費と天然資源争奪激化等々で、枚挙にいとまがなく、いずれも社会と地球の持続にとって恐ろしいことである。

だから、たとえ交通死者がゼロになったとしても、自然も農村も都市も、そして地球環境までもが傷つけ続けられ、人間の精神をも大きく蝕むことは間違いないであろう。

（山形県山形市在住）

投稿　ソウルを歩いて——高架道路撤去など

杉田正明

韓国ソウル市を訪れました。取材不足の状態ですが、ソウル市の清渓川復元事業について紹介し、一言コメントします。

ソウル市の中心部に東西に流れる清渓川という川があります。ここは主に1950～1960年代に覆蓋工事（川にコンクリートの蓋をする）が進められ、上部は道路として、下部は河川として使われてきました。土地を買収せずに道路整備が出来たことが覆蓋の最大の理由だったようですが、ソウルの人口増大とともに清渓川への汚水の流入が増え“下水路化”が進んだことも覆蓋が進められた理由だったようです。

上部の道路は、地上平面の道路に加えて、1971年にはソウル市内で2つめの高架道路として片側2車線の高架道路（延長5.8km、幅員16m）も建設され、都心部の幹線交通路の一つとして利用されてきました（工事前の平面道路交通量6.6万台/日、高架道路交通量10.3万台/日）。

この清渓川について、高架道路を撤去し、暗渠化した平面道路も撤去して、河川を親水空間および洪水対策空間として再生整備したのが、清渓川復元事業です。

工事は2003年3月から2005年9月にかけて行われました。事業区間は約5.8km、総工費は約470億円だそうです。

清渓川へは、漢江から引いた水や下水処理水を浄化して流すとともに、地下鉄駅などで発生する地下水を流しているそうです。ただし従来流れ込んでいた汚水については河川の下に下水道を整備して対応したと推測しますが、確認できていません。

この事業によって平面道路は、改めて、中央の河川部分の両外側に片側2車線ずつ整備されました。ただし車線は大きく減らされたようです。一方高架道路部分については代替する道路の整備は行われていません。この高架道路の交通がどうなったか、また平面部の減らされた車線の交通がどうなったか興味深いのですが、取材できていません。周辺の道路、あるいは人流については地下鉄やバスにも分散したと推測しますが確認できていません。

事業実施に際しては、この沿線で営業していた多数の露天商が強く反対したそうです。ソウル市は彼らの受け皿・移転先として、沿線に存在する東大門運動場を開放しました。

またこうした事業が行われた契機として、覆蓋施設・高架道路の老朽化が進み危険になったこともあるそうです。

事業の簡単な紹介は以上です。

さて、都市景観を改善し大気汚染を緩和するために、都心部を走る高架道路を地下に移し、高架撤去後の土地を公園として利用した事例はアメリカのボストンにあります。しかし清渓川復元事業のように、高架道路の代替の道路を設けないという例は多分世界のどこにもまだ無いのではないかと推測します（未確認です）。ソウル市のこの事業は先進的なものと思います。

片方でこうした模範的事例を生んだソウルですが、旅人として街を歩くと腹立たしいことに少なからず出くわします。道路を渡るのに地上平面で渡ることが出来ずに横断地下道しか使えないところが少なくありません。おそらく日本をそのままねて地下道を造ったのでしょう。地上平面での横断を認めるべきです。

またソウルでは地下鉄のネットワーク整備が大きく進みました。路線図が提示されどこに行くかわかりやすい地下鉄は、旅行者にとっては大変便利です。しかし、私が歩いた範囲では、どこへ行っても改札階とプラットホームの間のエスカレーターやエレベーターはあっても、改札階と地上を結ぶエスカレーターやエレベーターはありませんでした。腰の曲がったおばあさんが、一歩一歩時間をかけて登るのを見ましたが、痛ましく感じました。ソウルは今も新たな地下鉄路線の建設を進めています。しかしこれまでと同様な昇降設備の整備で終わることが懸念されます。

韓国は高架道路の撤去で世界に先駆けました。高齢者の仲間入りした私は既に横断地下道、地下鉄の利用が苦痛になり始めています。世界共通の大きな課題です。日本はこうした分野で先駆けたいものです。　　（千葉県松戸市在住）

●復元前

（ソウル市ホームページより）

（ソウル市ホームページより）

●復元後

（ソウル市ホームページより）

（杉田撮影）

私の イチおし …… 書籍イチおし

『「通学路」の話 —子どもたちが安全で安心して歩ける場に—』

著者 椎名文彦
文芸社
1200円＋税
2006.11.15発売

著者は千葉県の小学校の校長先生で、交通権学会会員であり、通学路や交通安全教育についての研究者です（会報43号に「「通学路」を子どもたちが安全に安心して歩ける場に」という投稿を寄稿されました）。

新著は、通学路の歴史（と交通事情の変遷）、子どもだけで歩くことや道草の意味、通行方法の検証、通学路の安全対策などについて書かれています。安全対策の項では、工学・技術、法制、教育、環境調和が必要であり、法制には交通基本法、交通安全対策基本法、学校安全法の3つの支えが必要だと述べています。小学校の校長先生で、ここまで通学路の安全に心を砕いている人はほかにいないでしょう。

本書に出てくる1970年代の中学3年女子生徒の作文の1節です。「今、小諸市の道路は舗装されてよくなってきている。でもそのよくなっていく道路のいちばんの主役は“車”である。道路はよくなっていくが、その半面人間は、小さくなって歩いている。…（省略）…人間中心の道路がほしい」。30年以上たって、現状は何ら変わらない、むしろ悪くなっている気さえします。

著者は『交通安全教育小史』（新生出版）という本も出しています。こちらも併せて読むと、交通安全教育がクルマ社会の進行にともなってどのように変化してきたか（変えさせられてきたか）がよく分かります。

（推薦者／足立礼子・東京都稲城市在住）

ワーキンググループ（WG）から

ワーキンググループ（WG）は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、各担当者に直接ご連絡ください。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）

■ 子ども道路ウオッチング手引書作成WG（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（杉田正明）

■ クルマなし子育てWG（梅沢博）

■ 議論誌WG（藤田亜津子）

■ 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）

＊　＊

■クルマ社会を問い直す会有志メーリングリスト（ML）

本メーリングリスト（ML）は問い直す会会員有志の意見交流・情報交流の場として設けられています。

メーリングリストですからインターネット・メールを受発信出来る環境にある方しか参加できません。問い直す会にはインターネットの出来ない会員も多くいらっしゃいます。その点をふまえて会としての公式MLは開設すべきでないという意見があった関係で、会員有志によるMLとして発足しております。

現在44人が参加しています。まだまだ意見の交流は活発というにはほど遠いですが、一部の会員からたくさんの情報が発信されています。この原稿を書いている11月末現在、警察庁との省庁交渉をどのような内容で行うべきかについて意見交換を行っています。

参加を希望される方は管理人杉田までメールをください。

（杉田正明　E-mail: sugita@ued.or.jp）

会・会員に関する報道・投稿記事

日本と欧州比較 街づくりの視点

（山形）講演会「歩いて楽しい魅惑都市づくり」がこのほど、中央公民館で開かれた。クルマ社会を問い直す会（本部・東京都）が主催。講師の青木仁東京電力技術開発研究所首席研究員は、街づくりに対する日本と欧州の視点の違いを「道幅が狭い時、欧州は車を小さくし、日本は道路を拡張する」と説明。「狭いからこそ、人が歩き、にぎわいが生まれる」などと話した。

山形新聞　2006年11月9日

＊4ページで紹介した青木仁さんの講演についての報道記事です。

札幌圏のバス運転手は大変

勤務週60時間以上、疲労感じる　7割超

札幌圏で勤務する路線バス運転手は拘束時間が長く、運転中に強い眠気に襲われることも珍しくないという調査結果を、北海学園大経済学部の川村雅則講師（労働経済学）が十五日までにまとめた。

調査は二〇〇五年十二月から〇六年一月までに実施。札幌市と近郊で路線バスに乗務する二百九十八人に調査票を送り、百八十九人から有効回答（63・4％）を得た。

一週間の総拘束時間（乗務の合間の休憩を含む）は、六十時間以上が75・8％を占め、うち28・5％は七十時間以上だった。週休二日で一日八時間労働（一時間休憩）なら一週間の総拘束時間は四十五時間となり、バス運転手が仕事のために長く拘束されている実態が浮き彫りになった。

拘束時間の長さは睡眠時間に反映し、休憩時間の仮眠を除く一週間の睡眠時間の合計は、四十九時間（一日平均七時間）未満が約七割に達した。

こうした背景から「乗務中によくあること」として「寝不足や疲れ、体調の悪さを感じる」と回答した割合は72・5％、「強い眠気でヒヤッとしたりハッとする」は50・8％に上った。「乗務時間が長く、途中で集中力が途切れる」も23・8％あった。

北海学園の講師調査

川村講師は「背景には競争激化や補助金削減といったバス業界だけでは解決できない構造的な問題があるが、安全運行のためは、労働時間や拘束時間の上限規制が必要」と指摘している。

『北海道新聞』朝刊2006年8月16日付

＊10ページで紹介した論文の執筆者、川村雅則さんの調査研究について触れた報道記事です。

代表より　古川量巳

兵庫県の尼崎市に「せせらぎの里」という街がある。この名前からは田園あるいは里山の近く、谷あいの地を想像される方が多いだろうが、実は大都市の真ん中にある街区である。

尼崎市といえば、東と西を大阪と神戸、北は大阪空港のある伊丹市に囲まれて大気汚染や騒音などの交通公害に悩まされる場所に位置する。生命と健康、生活を守るための市民運動が激しく闘われた土地柄である。そんな尼崎市のほぼ中央、阪急電鉄神戸線の塚口駅から歩いて10分ほどの住宅街に「せせらぎの里」はある。

この街区の設計の特徴は、通過交通の車両をシャットアウトしていること。街区内に通じる主な道路には鉄柵が設けられていて通過車両の進入はむつかしい。街区内にクルマの所有者がいるので車両交通はゼロではない。車道と歩道が人工的に作られた「せせらぎ」で区分されている。街区内はすべて一車線の一方通行、交差点では車両は左折オンリーで直進はできない。つまり、クルマは交差点には入れない仕掛けになっている。交差点内を一段高い歩道が貫く設計になっているからである。歩行者は交差点でも止まる必要がない。

居住者や歩行者を優先して考えればこんな街作りができる。あちらこちらにこんな街ができるように、自治体の決意を促したいものである。

事務局より　清水真哉・後藤　昇

●9月23日に、昨年の藤本さんの活動を引き継ぐ形で、横浜カーフリーデーにて「道は誰のもの？」パネル展を開きました。

この「道は誰のもの？」展は、藤本さん、足立さん、杉田久美子さん、赤壁さん、国府田さんや丹羽さんなどが中心になって制作、開催をしてきたもので、問い直す会の活動の一つの柱であったと理解しています。

今回私が実施してみて、それなりに労力を要するものであることを認識しました。過去に開催に尽力されてきた方々にあらためて敬意を表したく思います。

しかし会の今後の活動として考えると、横浜カーフリーデー以外で開催する余力はありません。そこで、この「道は誰のもの？」展を、インターネット上で開くことはできないかと考えるに至りました。つきましては会員の皆さんにお願いなのですが、クルマ社会の問題点を捉えた写真がありましたら、私宛に送って頂けないでしょうか。電子化されたファイルの場合は kstn@boat.zero.ad.jp のメールアドレスに添付ファイルで送って下さい。

フィルムで撮影した現像済み写真でしたら、下の住所に郵送して下さい。私がスキャンします。

〒275-0026 千葉県習志野市谷津3-29-9-301

どちらの場合も写真には、写真タイトル、メッセージ（その写真により伝えたいメッセージを簡潔に記して下さい）、撮影日時、撮影場所（できるだけ詳しく）、撮影者（HP上で匿名を希望される方は明記して下さい）を明記して下さい。

またご自身のホームページやブログサイトで同様の写真を載せている場合は、会のホームページからリンクを張るということも致します。

以上、会員各位のご協力を期待しております。（清水真哉）

●近時飲酒運転にもとづく悲惨な事故が問題になっており、事故や関連した事項が新聞を賑わせています。

少し前の記事ですが、警察庁が、日本フードサービス協会など15団体に飲酒運転根絶に向けた協力を要請したという記事を読みました（産経新聞10月5日付け等）。

数年前に、問い直す会は他の団体と組んで何度か、居酒屋のチェーンなどに対して飲酒運転がないように配慮するよう要請しており、そのことは警察庁も知っています(会報19、24、25、27、28号参照)。

そして近時飲酒運転が問題になって、警察庁もやっと重い腰を上げたわけです。これには問い直す会などの運動が多少は圧力になっていると考えられます。

これらの事実から言えることは、地味ながらも少し先を見て発言行動することにより、いくらかでも社会に影響を与えることができるという事ではないでしょうか。

思うに、少し先を見て地道に発言行動することは、かなり難しい面があると思いますが、これからもこのようやり方を積み上げていきたいものです。（後藤　昇）

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11月30日までの会費・カンパ納入者・団体は204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、2007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、（別紙名簿）までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡係の制度について

地方支部は、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするために便利であれば、設立してもよいものと思われます。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡係は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化する意味もあります。また、世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡係は会則に規定はなく、「クルマ社会を問い直す」に添付される名簿に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方」という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる名簿に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

お分けします

ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

※当会（杉田聡・今井博之）著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』―定価1冊440円を400円でお分けします（送料は別）。まとめ買いの場合にご利用ください。

※『クルマ社会を問い直す』（年4回発行）のバックナンバー（1号～45号）―1冊100円でお分けします（送料は別）。会の11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。

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、クルマ優先・優遇のおかしな現実、危険な現実など。

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。

編集後記 ●道路特定財源の見直しの議論に相当期待していたが、道路公団民営化の場合と同じく、自動車道路整備をさらに推進するという、期待とは正反対の結果になってしまった。国から自治体まで大多数の議員の頭には、総合的な交通政策をどうするのかという考えは一切なく、ただ土建業者や自動車資本の利益しか頭にないようだ。自動車道路整備に今までかなりの一般財源が使われているいう事実さえ、まともに報道しないマスコミにもあきれてしまう。（木村）●高齢者対象のある調査によると、週に1回以下しか外出しない人は、毎日外出する人に比べて歩行障害になるリスクは4倍、認知機能が下がるリスクは3.5倍だったそうです。高齢者の外出意欲を高めるには、安全に歩ける道や公共交通機関の充実も必須。それは結果的に、介護・医療費用の削減にもつながります。ある道路で、足の不自由な高齢の女性が道の端をすり足で黙々と歩く姿をよくみかけます。車や自転車がくるたびに身を固くして立ち止まる様をみると、せつない。未だに車優先で歩く人には冷淡な日本の政策の貧しさ。人のための道・まちにもっと税金を！（足立）●一時クルマなし生活をしていた知人がいます。以前飲んだときに、「クルマがあると、何だかメンドクサイんだよね」と彼がつぶやき、そうそう、そうだよね、と相づちしました。この感覚、理解づらいかもしれませんが、庭に置くには巨大で、維持するのに手間とお金がかかり、神経を注ぎ大きなリスクを背負いながら使う道具は、他にありません。知人は今でこそ軽自動車を所有しているものの、片道25km（!）の通勤には自転車を使っています。（梅沢）

案内板

■東京（関東）月例ミーティングにご参加ください《2/23・3/23》

東京月例ミーティングは今年度は06年6月から、DVDをみて、それに関する話題について、討論することを中心に行っています。

今年度は後2回になりました。一度様子を見てみたいという方は、是非ともおいでください。

日時：2月23日（金）
午後6時30分～午後9時30分
3月23日も予定しています（同時刻、同場所で）

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：・情報交流
・活動交流
・意見交流（DVDを見て関連する話題で意見交流）

担当：後藤昇（世話人/別紙名簿参照）

■横浜こども環境学会で、クルマ社会を考えるシンポジウム《4/29》

本会も団体会員として参加しているこども環境学会の横浜大会で、クルマ社会を考えるシンポジウムを開くことになりました。ぜひご参加ください。

開催日時：2007年4月29日　午後1時からの予定

開催場所：横浜市開港記念会館（予定）

タイトル：特別シンポジウム
「道草のできるまちづくり―クルマ社会から子どもを守る」

主旨：戸外の自由空間はこどもの心身の成長にとって不可欠ですが、今のまちはクルマ社会の進行で危険と排ガスに満ち、人々のふれあいも希薄になっています。こどもを育むまちを実現させるための対策を、クルマ依存社会の見直しをふまえて考えます。

シンポジスト：横浜市で安全な道・まちづくりに取り組む人、交通モビリティの研究者、大気汚染問題の関係者、道草の研究者、国土交通省の人などを予定。

コーディネーター：今井博之さん（小児科医師、本会会員）

主催：こども環境学会

＊この大会は4／27～29の3日間開催されます。大会テーマは「こども・まち・おとな」。国際シンポジウム、分科会などもあります。

＊詳細は世話人の足立（別紙名簿参照）までお問い合わせください。

■「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：2007年4月中旬
●原稿締め切り：2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）
●募集内容：（クルマ社会の問題に関連したものに限ります。）
・投稿（情報提供や活動報告・活動提案、会や会報へのご意見など。字数はおよそ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。投稿は1つの号につき一人1点までとします。）
・公的機関等に出された意見書など
・写真（解説つきで）やイラスト
・「私のイチおし」（おすすめの本や場所など）
・会・会員に関連する報道、投稿記事（新聞、雑誌など）
・調査研究報告などの長文もご紹介します。ご相談ください。
●原稿は特別な事情のある場合以外は返却いたしません。

★原稿についてのお願い
・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
・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・MS－DOSのWord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。

版下作成：梅沢博　　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文