クルマ社会を問い直す

http://red.zero.jp/kstn/
e-mail:kstn@red.zero.jp

発行：クルマ社会を問い直す会
代表：杉田正明
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：杉田正明・足立礼子・林裕之
入力協力：青木　勝
郵便振替口座：00140-7-39161

53

2008年10月31日発行
（年4回発行）
一部400円（送料含）

JR国立駅から南に延びる「大学通り」には見事な桜並木があり、お花見の季節は自家用車、自転車、歩行者で大変混雑します。そこで今年は「桜を歩いて楽しもう！2008」実行委員会が立ち上げられ、3月30日（日）の1日だけ、①自転車レーンを歩行者に開放し、②車道の第1レーンは自転車専用に、第2レーンは公共交通専用にして、③自家用車は乗り入れ禁止にしました。
（国立市で撮影：渡辺進）

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
守ろう地球
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
総会における所正文さんの講演
「高齢ドライバー・激増時代」（清水真哉）……2

特別寄稿
ドライブレコーダー
（全国交通事故遺族の会　片瀬邦博）……3
自賠責保険（全国交通事故遺族の会　戸川孝仁）……6

調査等報告寄稿
交通事故後遺症について（種村康子）…… 12
「クルマ社会」下での高齢者の苦境（杉田　聡）…… 14
戦後日本の運輸交通政策と自転車通行ルールの
変遷（渡辺　進）…… 15
千葉県松戸市、都市計画道路を通すために
土地収用法の手続きを開始（杉田正明）…… 17

論文寄稿
タクシー産業の確かな再生を（川村雅則）…… 20

投稿
温暖化抑制に不可欠な「本丸」「王将」攻略（小林和彦）…… 23
ストップ温暖化、もっともっと声を大きく（木村孝子）…… 23
思い切った提言とそれを目指した行動は
出来ないか（井上恵弘）…… 24
排気ガスのない町ツェルマットを訪ねて（林　裕之）…… 25
埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング
～その3　「自転車道」（杉田久美子）…… 26

案内
「クルマの社会的費用」についての連続学習会　案内…… 28
「フライブルグ市の交通政策と持続可能な未来交通」
講演会　案内…… 29
おすすめ書籍の紹介…… 29

メッセージほか
代表・事務局・会計より…… 30
案内板／投稿規定…… 32

リポート 会の活動

総会における所正文さんの講演「高齢ドライバー・激増時代」

清水真哉（世話人）

過ぎる5月24日に開催された総会において、国士舘大学教授の所正文さんに「高齢ドライバー・激増時代」と題して講演をして頂きました。所正文先生の専攻は心理学ですが、高齢ドライバーの問題を研究しておられ、同じタイトルの著書（学文社）があります。

講演はパワーポイントを用いて行われ、およそ一時間、研究に基く中身の濃いお話をして下さいました。さらに在外研究をしておられたイギリスのシェフィールドの交通環境の事例を写真を示しながら紹介して下さいました。

講演の後には質疑応答の時間をとりましたが、活発に質問や意見が出され、所先生は最後まで丁寧な回答をして下さいました。

下に簡単な要約を載せますので、関心のある方は著書の方をお読み下さるようお願いします。

（千葉県習志野市在住）

講演要旨（文責・清水真哉）

日本は世界でも最も高齢化人口比率の高い国である。さらに出生率が低いため、高齢化はこれから更に急速に進んでいく。

日本は交通事故死者構成率の高齢者の比率が異様に高く、他国の2倍以上である。高齢者は歩行中の事故が断然多い。平成に入ってからは微減しているが、それでも圧倒的に多い。一方、他の要因は横這いであるのに、自動車乗車中の事故だけが、平成に入っても増えている。また高齢者が加害者になる事例も増えている。

高齢者の免許保有率が急増している。団塊の世代は人数も多い上に、免許の保有率も高い。これからその団塊の世代が高齢化して行く。そして自動車乗車中の事故が急増していくことが予測される。

高齢者と若年者では起こす事故の種類が違うので、対策もおのずと異なってくる。高齢者は交差点での出会い頭の事故が多い。それに対し若い人は、見通しのいい直線道路でのスピードの出し過ぎによるものが多い。

事故を起こすのは特定の人に限られているという考えから、安全教育に力を入れてきたのがこれまでの日本の交通安全対策だった。ところが高齢者は安全意識が高くても事故を起こす。これからは交通環境を改善することが大切になる。

最近事故が減ってきたのは飲酒運転の取り締まり強化が大きい要因である。だが高齢ドライバーは運転マナーは良いので、取締りの強化はあまり意味がない。

高齢者講習の目的は高齢者の排除ではなく、安全運転の促進である。現行のシステムでは免許を失う人はいない。しかしこれから認知検査が入ってくると更新できない人が出てくるだろう。

高齢ドライバーは夜間はあまり運転しない。また近場の運転が中心である。さらに運転走行距離は減り、若い人の半分位になる。つまり高齢ドライバーはそもそも事故を起こし難いような運転行動をしている。

高齢者の運転目的は、若い頃に比べて旅行、ドライブが減り、通院、買い物、家族の送迎が多くなる。高齢ドライバーは若い人たちのように自動車を多目的利用しておらず限定利用しているので、免許の取り上げはますます難しい。

認知症の人も、これまでは免許の返上は自己申告制だった。医者も認知症であると分かっても報告義務もなかった。昔は免許を取るのは健康で意欲の高い人が多かったので、現在の高齢ドライバーの健康度は高く、認知機能が低下している人の割合は高齢者全体の中での割合よりも低い。しかし、免許取得率の高い団塊の世代が高齢化してくると、現在よりも認知症の人の比率が高まってくる恐れがある。

認知症による物忘れと、老化による物忘れとは別である。医者でも認知症が専門でないと、認知症と老化の区別がついていない人がおり、対応の遅れの原因となることがある。認知症は進

行性の病気である。認知症は治癒が見込めず、ケアをしながら病気と付き合っていくしかない。

現在の70歳以上の人の免許保有割合は低い。昔は身体的に平均以上の人が免許を持つことが多かったが、今は虚弱な人も運転している。これからは高齢者を意識した交通環境の改善が必要となってくる。

高齢者への支援策として、若い人はバスの無料パスや乗り易いバスが必要であると考えているが、高齢者自身は見易い標識や優先駐車スペースを求めている。非高齢者の意識改革が必要である。

高齢ドライバーが増えるこれからの時代は、他者との共存が重要になってくる。「こぶし腰浮かせ」「うかつあやまり」といった「江戸しぐさ」から学びたい。

■ 特別寄稿 ■

ドライブレコーダー

片瀬邦博
全国交通事故遺族の会　理事

1．ドライブレコーダー開発の経緯

平成6年8月3日夜に当時19歳の私の長男がバイクで塾から帰る途中交通事故に遭い亡くなりました。片側二車線、直線で明るい交差点での事故でした。赤信号で停止し青信号に変わり発進した直後に真後ろからフル積載の8トンダンプカーに追突されたものです。バイクとダンプカーは直進状態で、バイク後部荷台中央にダンプカー前部ナンバープレート中央が追突したもので、ナンバープレートの塗料がバイク荷台に付着しておりました。加害者の運転手はバイクの存在も認識しておらず、追突したことにもすぐに気づかずそのまま走行し約6メートル程走行後初めて事故に気づき急停止しました。このことは加害者本人も認め警察での事情聴取でも認めております。

この状況では息子の過失はなかったことになりますが、事故を見たという女性が現れました。この女性はセルビアの日系二世で日本語は全く話せず日本には就業のために来ていたようです。この女性は息子のバイクがダンプカーを追い越して前に出たと証言しました。（女性の証言は通訳もつけず身振り手振りで行われた為、警察官による誘導尋問も疑われます。）しかし、事故当時の駐車車両や右折車両などの停車していた車両の位置関係から息子のバイクの入り込むスペースが無かったこと、右折のため停車していた車両や息子の前にいた乗用車などは見ていないなど証言内容に矛盾がありました。一方事故時にダンプカーの真後ろに居て乗用車に乗っていた4人の方はバイクが乗用車の左右を通過していないと証言しました。

加害者の刑事裁判は結局セルビア人女性の証言が重要視され加害者は罰金刑にしかなりませんでした。またその後の民事裁判でもこの女性の証言が大きく、息子の過失は6割と判断されました。

私は事故直後から事故の真実が知りたく息子の葬儀直後から事故現場で目撃者探しをするなどをしましたが、残念ながら目撃者が現れませんでした。その時もし偶然誰かが事故をビデオ撮影していたらと思いました。私の民事裁判の折、証拠として事故内容を独自に鑑定してもらうべく工学鑑定を民間の日本交通事故鑑識研究所の大慈弥雅弘氏に依頼し、弁護士事務所で打合せした時に、大慈弥さんが「最近は裁判所も中々工学鑑定を評価してくれない、事故を画像で記録するしかない」と話があり、私も事故状況を画像で記録出来ればと思っておりましたので一緒に開発することになりました。

息子の事故について長々と述べましたが、事故の問題点などお分かり頂きたく述べさせて頂きました。息子の事故よりも複雑な事故も多く、ほとんどの交通事故遺族は何故自分の家族が事故に遭ったのか、どんな事故だったのか真実を知りたいと事故の悲しみに堪えて独自に調査するなど大変な思いをしております。

2. 現状の問題点

交通事故が発生すると通常警察による実況見分が行われ、この実況見分に基づいて実況見分調書が作成されます。この実況見分調書は加害者の刑事裁判や被害者（遺族も含む）と加害者で争われる民事裁判で決定的資料として扱われる重要なものです。

実況見分は現場に残された擦過痕やブレーキ痕、ガラス片や塗料片また被害者の倒れていた位置など物理的事象に基づき事故状況を把握します。この実況見分は物理的証拠に基づくため客観的証拠となりますが、擦過痕やガードレール等の衝突痕がはっきりしていても衝突場所を明確に特定することが困難なことが多いため、位置関係が曖昧となることが多々あります。

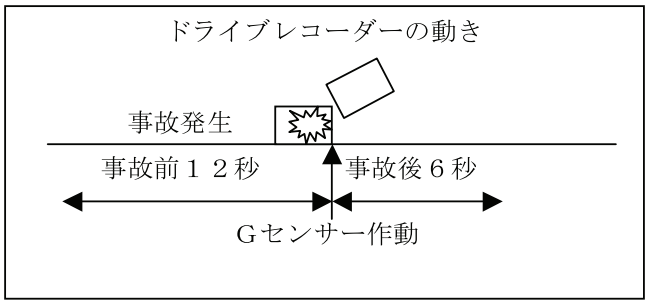
さらに実況見分は交通事故の当事者の立会いにより作成されますが、片方の当事者（以後被害者と呼ぶ）が亡くなった場合はもう一方の当事者（以後加害者と呼ぶ）のみの立会いにより作成されます。従って信号機の色が赤であったのか青であったのか、どの位置で衝突したのか、事故前被害者がどのように動いたのかなど事故状況の解明に重要な事柄が加害者の一方的証言により作成され、所謂「死人に口なし」の状況が往々にして生じます。また目撃者がいた場合は目撃証言も現場で検証されます。しかし目撃証言は往々にして曖昧なことが多いと言えます。人間はその事柄に注視していない限り近くで起きたことでも意外と記憶に残っていないものです。例えば外出先のレストランで同席となった他人が着ていた服の模様とか髪型などは、注視していないと店を出たとたん思い出せなくなることがあります。

現在の交通事故発生件数に対する交通事故捜査警察官の人数が少ないこともあるのだと思いますが、往々にして警察官による過去経験則による判断で調書が作成されることもままあります。少なからぬ遺族が独自の調査に基づく証拠集めをして、刑事裁判とは異なる、被害者の過失が刑事裁判に比べて極端に低い逆転判決を民事裁判で受けていることもこの事を裏づけるものと思います。また最近の自動車はABS（アンチロックブレーキシステム）でブレーキ痕が残りにくくなったり、塗装技術の進歩で塗装も落ちにくいなど事故現場での客観的証拠も少なくなりつつあります。しかし事故捜査は旧態依然です。

3. ドライブレコーダーとは

ドライブレコーダーは自動車事故の瞬間を画像とデータで記録し、その原因を明確に記録して責任の所在を明らかにする装置です。小型CCDカメラを搭載し自動車の運行中は常時画像を記録し、同時に車のスピードや衝撃の程度などのデータを記録します。Gセンサー（衝撃など一定の運動変化を捉えて電気信号に変換する素子）を内蔵しているため、万一の事故や急ハンドル、急ブレーキなどの衝撃を感知して、その衝撃の前12秒と後6秒の計18秒間の画像とデータを記録します。画像は1秒間に5から7コマで記録され、専用の解析ソフトで連続画像としてスピードデータなどと共にパソコンで見る事が出来ます。

15社以上のメーカーがドライブレコーダーを製造していますが、仕組みはどこも同じです。また、最近は自動車運行中の連続画像と音声など



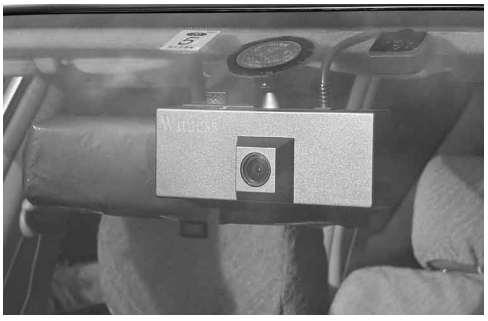


写真1　ドライブレコーダーの設置状態

を一緒に記録するドライブレコーダーも新しく登場して主流になりつつあります。連続記録はメモリーの容量にもよりますが2時間程度記録出来るものが一般的のようで、それを超えると古い記録から順次上書きされて記録されます。つまり今の時刻から2時間前までの記録が常に残っています。この画像は特殊な解析ソフトなどでなくウインドウズのメディアプレイヤーなどで見ることが出来ます。

ドライブレコーダーは一般的に広角レンズを使用しており、運転者が前方を確認する通常視野角の範囲を記録することが出来ます。

設置場所はルームミラー後方の運転者の視界の妨げにならない場所で、運転者の視線の高さとほぼ同じ位置です。写真1は筆者の車の設置状態です。

4. ドライブレコーダーの効果

自動車事故の瞬間を画像とデータで記録出来るため、被害者、加害者双方にとって客観的証拠となります。遺族にとっても事故の真実を知ることが出来、今までのような真実を追究するための多大な労力やストレスから解放されます。

記録画像やデータに基づき運転者へ安全教育を行うことにより、交通事故を大幅に減少出来ます。前述のように急ハンドルや急ブレーキなどでも記録が残るため、タクシー会社などで定期的に運転者のドライブレコーダーの記録を解析する事により、その運転者の問題点などが把握でき、適切な指導教育を行うことが出来ます。

例えば速度違反、信号無視、一時停止不履行などが記録に残っているため、その記録を見ながら運転者を指導することにより、事故発生を大幅に低減することが出来ます。運転者は常に監視されている意識が働き、安全運転を心がけるようになります。事故低減率は会社によりバラツキがありますが、適切な教育が行われている会社では、人身事故などの重大事故発生率が50％から70％低減したとの報告があり、国土交通省の実証試験でも平均で30％低減したと報告されています。

写真2はドライブレコーダーで記録された画像を切り出したものです。対向車線から乗用車が突然センターラインを越えて来たのが明瞭に記録されています。

広角レンズのため衝突直前でも距離があるように見えますが、手前のボンネット部分と比べて頂くと距離感が分かると思います。

最近は警視庁などでも証拠として活用されており、事故低減効果と合わせて社会的認知も進んできましたが、価格がまだ高価なことや一般への認知度がまだ低いことなどから、普及率はまだまだです。

しかし、この写真からも分かるように、万一交通事故に遭った場合は自分を守る有効な手段となりますので積極的に搭載して欲しいものです。

1.2秒前

0.2秒前

衝突

写真2　ドライブレコーダーの画像

5. 結び

ドライブレコーダーは平成11年に開発を始め平成12年に1号機が完成しました。当初は手作りで大きなものでしたが機能は現在のものとほぼ同じでした。普及機「WITNESS」が日本交通事故鑑識研究所から開発・発売されたのが平成15年です。当初東京の練馬交通が全車両に搭載し、事故発生率が70パーセントも低減して一気に注目を浴びました。

現在タクシーなどの営業車に20万台強、一般車に3万台強搭載されています。最近はホンダ、トヨタ、ダイハツなどがメーカーオプションとして発売するようになり、国土交通省もタクシーなどに対し補助を行い、東京都がトラックへの搭載に補助をするなどの支援策も行われておりますが、普及速度は今ひとつです。

記録画像やデータはデジタルデータのため、特殊な技術が必要ですが改ざんすることも可能です。このためドライブレコーダーをブラックボックス化して、飛行機のフライトレコーダーのように公平な第三者機関が画像解析を行い、速やかに被害者や遺族・加害者に情報を公開することが重要かと思います。価格も約3万円から7万円と比較的高価なこともありこれも普及を妨げる要因かとも思いますが、現在走行中の全国の車に搭載するようなれば5、6千円程度で購入できるようになると思います。

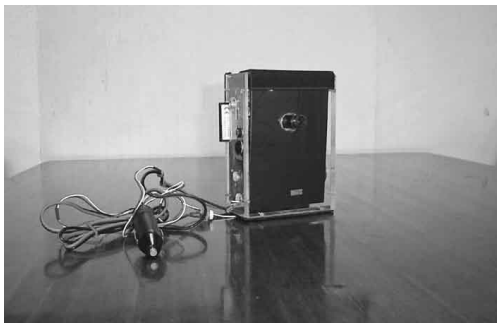


写真3　1号試作機

普及機発売当初から一日も早く全車標準搭載になることを願い普及活動をしておりますが、今後もより一層運動を強化して参ります。

■ 特別寄稿 ■

自賠責保険

戸川孝仁
全国交通事故遺族の会　副会長

プロローグ

6月28日(土)、「クルマ社会を問い直す会」6月度月例ミーティングに、全国交通事故遺族の会として招かれて、ドライブレコーダーと自賠責保険についてのミニ説明会をさせていただきました。

「クルマ社会を問い直す会」は、営利目的や、我々のような被害者団体でもないにも拘わらず、誰もが当然のように享受している「車」の存在にたいして、疑念と異議を唱えています。そうした主張に強い共感を覚えながらも、私たちは車に依存し続けています。私たちの家族は、もしもこの世に車さえ無かったならば、死ななくても済んだのです。車社会の最大の被害者は私たちかも知れません。にもかかわらず、一度事故に遭い、または愛する家族を失ってみると、車のありがたみは何ものにも代え難いものです。遺った者の負い目でしょうか、外に出て、人の視線に曝されるのが怖く、車に頼らない外出が億劫になります。また体調を崩した家族の病院通いには、車は必需品です。会員の多くが、こうしたジレンマで苦しんでいます。

そんな折り、今回の依頼に接したわけですが、正直にいって大きな躊躇がありました。自賠責については、いわゆる専門書がたくさんあり、素人の私たちが説明するまでもないでしょう。だとしたら、遺族でなければならない話をしようと決意しました。

遺族の会は、10年以上にわたって自賠責保険と関わって来ました。この戦いは、自賠責を企業成果に変えようとする損保業界と、膨大な資金と権力を握る行政の修羅場に、割って入るようなものでした。私たちが主張した「現行自賠制度の存続」は、結果として、行政の援護射撃

をしたことに他なりません。しかし、被害者救済と事故撲滅を考えたとき、この選択は間違っていなかったと確信しています。この葛藤と自画自賛を、初めて外部の人に話してみようと考えました。

「クルマ社会を問い直す会」と全国交通事故遺族の会のこうした交歓は、無駄なことだとは思いません。安全で快適な社会を築くために、様々な人が、様々な形で取り組んでいけば、やがては理想像に繋がるものと信じます。

以下は、説明会で話した内容をまとめたものです。知識の無さ、文筆の悪さはご容赦ください。

はじめに

自賠責保険は、車を持つ者に等しく課せられる保険でありながら、税金のようなものと考えている人が多く、国民の保険への関心は存外に低いものです。つまり大多数の人にとっては、事故に遭ったとき、初めてこの保険の存在と、ありがたみを知ることになっているようです。

自賠責保険は、交通事故被害者の強い味方でありながら、一方において保険会社の大きな、しかも安定した収益源となっています。また国土交通省や金融庁などの行政にとっても、大きな権限の拠り所になっていることも事実です。

全国交通事故遺族の会は、損保会社による自賠責保険の不払いや、払い渋り事件をきっかけに、健全な保険制度に高めるよう、10年以上に渉って運動して来ました。また自賠責保険の民営化の動きをくい止め、政府再保険制度が廃止された後、ややもすれば経済原則に押し流されて、法の精神である「被害者救済第一主義」が後退するのを押し返して来ました。

本章では、交通事故被害者というレンズを通して、内と外から見た自賠責保険と、その問題点を書き起こしてみたいと思います。

1．交通事故の実態

交通事故は、経済成長に伴い戦後一貫して増加して来ました。昭和44年には、死亡者の数は16000人を超えるという最悪の事態を迎えました。その後オイルショックなどがあって、交通事故がやや減少するという時期もありましたが、昭和52年頃から再び上昇に転じ始めました。しかし、車の安全対策や救急救命技術の向上など、様々な取り組みもあって、平成4年の11000人を境に、死亡者数は頭打ちとなり、現在に至るまで漸減傾向にあります。ただし交通事故の発生件数、および負傷者の数はこの間も増え続け、交通戦争未だ真っ直中と言われ続けていました。そうこうする中、平成16年には、事故発生件数と負傷者数についても減少傾向が現れ、ようやく日本は交通事故の増殖を押さえきったとまで言われるようにまでなりました。

交通事故の減少原因については、取り締まりや加害者への厳罰化など諸説ありますが、少子高齢化社会という、自然減的なファクターも見逃せません。現在死亡者の半数が65歳以上の高齢者で占められるなど、新たな問題と課題が発生して来ています。

2．自賠責保険の誕生

自動車損害賠償責任保険（通称　自賠責保険）は、昭和30年、日本が高度経済成長の波に乗りかかったころ出来た、交通事故被害者を救済するための損害賠償保険制度です。

当時、道路などインフラ整備はまだまだ不十分であり、それに倍する車の増加に伴い、交通事故とその被害者は激増していました。しかし被害者救済という社会的認識が低かった時代、被害者は轢かれ損・殺され損という悲惨な状態で、特に経済的な救済は急務になっていました。一方交通事故は、加害者側にも過酷な制裁を押しつけています。すなわち損害賠償という民法の考え方は、損害を与えた側に、全補償を義務づけているからです。治療費や慰謝料、なかでも逸失利益が年々高騰しており、加害者のみの資力では保障出来なくなったという事情もありました。自賠責保険は被害者のために出来たと、一般には考えられていますが、実は加害者の救済という側面が強かった実状も否めません。

自賠責制度が誕生したため、被害者や遺族に対して一定の保障がなされることとなりました。現在においても、日本ほど完結した被害者保障制度は珍しく、世界に誇ることの出来る制度だといえます。

3. 自賠責保険とは

自賠責保険制度は、「自動車損害賠償保障法」という法律に拠っています。この法によれば、自動車および原付自転車を使用する際には、所有者の誰もが加入を義務づけられることになっています。例外的に、自衛隊の車両や耕耘機など小型の農耕車などは、この適用から外れています。

今年、平成20年に自賠責保険料が11年ぶりに改定された結果、現在自家用小型車の年間保険料は約13000円（保険料は使用形態・車種や所在地などで異なります）となっています。保険者は「法定車両検査」（車検）時に、原則として、一括で保険金を支払うことになっています。すなわち、保険料を納めなければ車検が通らないという仕組みで、そのため、この制度は「強制保険」とも呼ばれています。

交通事故の被害に遭った場合、この制度から保険金が被害者に支払われます。その保険金の限度額は、傷害者120万円（112万人　40万円）、後遺障害者4000万円（52600人　440万円）、死亡者3000万円（6100人　2430万円）となっています（カッコ内の数字は、平成19年度に支払われた自賠責保険の、被害様態ごとの人数と、支払われた保険金の平均額）。保険金が被害者の救済にとって充分かどうかという議論は別にして、取りあえず、保険金が支払い限度額の範囲に入っていることだけは読みとれます。

4. 自賠責保険の特徴

自賠責保険は、全ての車の持ち主から保険料を徴収することによって、交通事故被害者が簡単な手続きで、かつスピーディーに損害賠償金を受け取ることを目的にしています。

そのため被害者にとって、有利な状態を維持する制度となっています。その端的な例として、保険金が安いこと、重過失減額（被害者に一定の過失があっても、支払われる）、加害者の家族が被害に遭っても保険金が支払われる、などがあります。

一方問題点としては、メリットの裏返し、すなわち保険金の限度額が低い、人身事故にしか対応していない、加害者側には保険金が下りない、車を凶器とした犯罪の被害者は対象外とされる、などがあげられます。

重過失減額がなぜ被害者寄りかというと、事故原因の過失が、例えば被害者側に90％ある場合でも、保険金の80％が支給されるからです。自損・自爆事故のように、被害者側の過失100％とされる事故は「無責」といわれ、保険金は支払われません。毎年、こうした無責とされる被害者が数百人いることも事実です。

5. 自動車保険との相関

自動車保険（通称　任意保険）は、自賠責保険制度の限界、すなわち支払い保険金限度額が低いことを補うために作られた、民間の保険制度（商品）です。ほとんどの保険金が高額であったり青天井という無制限であったりして、十分な補完機能があるとされています。また車両保険とセットになっていたりして、ユーザーにも利点の多い制度です。

しかし、問題点も多々あります。第1は保険料が高いことです。ほとんどの商品は、年額3～5万円もするため、車を大量に保有する一部の事業者が、意識的に任意保険に入らないという弊害が起きています。賠償は自己資力でカバーすることが出来るという理屈ですが、当然示談交渉の場面などで、支払い側の厳しい対応が予測され、被害者救済のスタンスが乱れるだろうことは容易に想像出来ます。また最近は、経済的な理由から任意保険に入らないまま運転する若者（無保険車）が増え、被害者を苦しめています。

問題の2番目は、商品には基本的に被害者救済という理念がないことです。すなわち事故原因を厳格に調査して、被害者側にも過失分を認めさせるからです。とくに示談交渉の場において、保険会社の対応で二次被害に遭う被害者も少なくありません。

保険会社は、被害者との間で損害賠償金の一括請求（すべての賠償交渉を任意保険の会社側と行う）をさせています。現在、自賠責保険と任意保険は2階建て構造と称されています。彼らは自賠責保険の限度額内であれば、自社の任意保険を一切使わなくてすむこともあって、いわゆる「払い渋り」という問題が頻発しています。

自賠責と任意保険を合算した全補償額で見てみると、死亡で3600万円、後遺障害で5600万円です。これを自賠責と任意の比率で比較すると、死亡67：33、後遺障害46：54となります。いずれにしても、保険料から計算した任意保険の支払い率は、きわめて低いものになっていることが理解いただけるものと思います。逆を言えば、それだけ自賠責保険は、保険者にも被保険者にもメリットの多い制度です。

6. 自賠責保険民営化の流れ

世に「改革」の声が湧き立ち始めたころ、自賠責保険も民営化の波に翻弄された時期がありました。今から20年前、行政改革法なるものが成立し、政府自民党の中に、「行政改革推進本部」が作られました。さらに「規制緩和委員会」という小委員会が目覚ましく動き出しました。税金と同じように、確実に保険金を徴収できるシステムは、民間の保険会社にとって垂涎の的です。大手の損保会社を中心に、同委員会にたいして、自賠責保険の民営化を求める声が高まりました。

自賠責保険の民営化は、被害者救済の放棄につながると、当時の遺族の会は積極的な反対運動を起こしました。「行政改革推進本部」でのヒヤリングを皮切りにして、設立されたばかりの超党派議連「交通事故問題を考える国会議員の会」での総会で井手会長が民営化反対講演を行ったり、国会での議員訪問や行政に働きかけた結果、ついに行革推進本部は「現状での民営化は、実状にそぐわない」と結語して、民営化の危機を脱することが出来ました。

それでも諦めきれない損保会社は、次のターゲットとして「政府再保険制度」に目をつけて来ました。

7. 政府再保険制度

話は前後しましたが、自賠責保険が交通事故被害者を救済し、片や加害者の経済的破綻を未然に防ぐという成果をあげて来られたのは、「政府再保険制度」にあったといっても言い過ぎではありません。再保険とは、保険会社が集めた保険料の60％を、改めて保険料として政府に納める制度です。保険会社に十分な資力がなかったころ、支払い側の破綻によって、被害者の救済が立ち後れることを防ぐために設けられた制度です。

政府はこの再保険料で支払い保険金を確保するとともに、再保険金を運用することによって得られた運用益で、被害者救済のための具体的施策（例　療護センターなど）や、交通事故防止に関わる施策（例　事故対策センターなど）を行って来ました。

また行政の窓口である国土交通省（当時は運輸省）は、死亡や後遺障害などの重大事故について、適正に保険金が支払われているかどうかを全数調査を実施して来ました。これにより、損保会社の払い渋りを防いで来ました。

つまり法でいう被害者救済は、この政府再保険制度があって、初めて効果を発揮したということが出来ます。

8. 再保険制度廃止に至る経緯

自賠責保険民営化の夢が潰えた保険会社側は、次にこの再保険制度の廃止を声高に訴え始めました。その背景には、保険会社の体力が向上し、もはや初期のころのような、政府の直接的支援は不必要と判断したからに他なりません。民間で出来ることは民間で、という規制緩和のかけ声に乗ったものともいえます。

もうひとつ重要なことがあります。それは長い政府再保険制度の歴史の中で、積もり積もった運用益が、なんと2兆円にも膨らんでいたからです。この膨大な資金を手放すまいとする当時の運輸省と、利益のユーザー還元を旗印にして、運用益を営業活動に用いたい損保会社との間で、熾烈な駆け引きがあったと想像出来ます。

平成11年2月、運輸省は「今後の自賠責保険のあり方に係わる懇談会（通称　自賠懇）」を立ち上げて、公に議論することになりました。

自賠懇には、初めて被害者代表が参加を認められ、遺族（井手会長）と後遺障害者団体の代表が加わることになりました。

遺族の会としてはこの間、行政改革推進本部で再保険制度廃止について反対を表明しました。また平成13年6月5日には、衆議院国土交通委員

会に井手会長が参考人として招致され、同制度廃止にたいして、強い反対意見を陳述しました。さらに遺族の会は、全国的な署名運動を展開して、金融庁長官に提出するなど、会をあげての反対運動を展開しました。

9. 自賠責懇談会

自賠懇では、損保協会などの業界代表の他、学識経験者やマスコミなど多彩な顔ぶれで、再保険制度の見直しについて様々な議論が戦わされました。遺族の会は、再保険制度の廃止は、被害者救済の明確な後退と位置づけ、制度の廃止そのものに異を唱え続けました。

しかし時代の流れもあり、再保険制度の廃止も止むなしとなった会議の流れを受け、井手会長は大きく舵を切り替えて、被害者保護の確保に専念することにしました。

最終的には、「適切な保険金支払いが確保されること」など、被害者保護5条件を担保に再保険制度の廃止を承認する運びになりました。巨大な運用益は20分の11を、ユーザーに保険料として還元する（保険料の値下げ）こととし、残る20分の9は国にプールして、さらにその運用益を被害者救済と交通事故撲滅に用いることになりました。これが、現在の自動車損害賠償保障事業特別会計（通称　自賠責特別会計）です。井手会長の孤軍奮闘が、この特会を残したとも言えなくもありません。

10. 自賠特会（現在は、自動車安全特別会計）の被害者救済と、事故防止対策

現在多くの行政が、それぞれ自由に出来る特別会計というお金をもっており、国民からは冷たい視線を浴びています。政治の舞台でも「霞ヶ関埋蔵金」などと揶揄されて、機会あるごとに狙いをつけられています。我々もそうした市民の一部であり、不適切な内部留保には賛同しかねるところです。

では自賠特会はどうかというと、まだまだ不十分な被害者対策を進める上で、必要不可欠な制度と考えています。なによりこの特会があったがゆえに、私たちの意見が取り上げられ、実現してきた実績を重んじたいと思います。世の中には、特別会計からではなく、税金という一般財源で被害者救済をやるべし、という一見正当論もあります。しかし国の緊縮財政の中にあって、被害者救済に新たな財源を割くことの難しさ、さらには、それを永続させることはもっと至難なことと考えられます。

自賠特会は、大きく区分して、保障勘定と自動車事故対策勘定に色分けされます。保障勘定でもっとも身近なものは、政府保障事業です。すなわちひき逃げや無保険車などに遭った被害者に、国が代わって補償金を給付するものです。昨年は3000人のひき逃げと600人以上の無保険車被害者が、政府保障事業で救済されました。

一方、事故対勘定の原資として2450億円がプールされています。この資金を運用することによって得られる利益の約50億円と、原資を取り崩した100億円、合計150億円が、被害者救済と事故防止に充てられています。

こうしたお金の使途については、自賠責あり方懇談会、および自動車損害賠償責任保険審議会（通称　自賠責審議会）で常に厳しく監視されており、被害者代表の私たちの意見も随時取り上げられ実現しています。

11. 保険料の値下げ

この10年近く、交通事故の様態は大きく変化しました。ひとつは死亡者の着実な減少です。最高時16000人もの人命が失われていた交通事故ですが、インフラの整備や、車の安全対策、さらには救急救命技術の向上により、死亡者数は着実に減りつつあります。昨年はついに5000人台にまでなり、この傾向は、今後も続くものと予測されています。

もうひとつは交通事故の発生件数と負傷者数の変化です。死亡者が減る一方、事故件数と負傷者は相変わらず増え続けていましたが、平成15年を境に、これらにも縮小傾向が見られるようになってきました。経済情勢や車の利用率の変化など、様々な要因が重なった結果だとは思いますが、事故を減らしたいと願ってきた私たちの思いが通じたわけで、素直に喜びたいと思います。

さて自賠責の保険料が、今年大きく値下げさ

れました。1月に開かれた自賠責審議会で承認されたものです。自賠責保険はあくまでも保険ですので、保険料と保険金、すなわち収入と支出の均衡が求められています。これを「ノーロス・ノープロフィット制」といいます。この仕組みによって、昨今減少気味にある交通事故を反映して保険料率を下げるに至ったものです。

12. 被害者救済と事故防止対策の今後

自賠責あり方懇談会を通じて、被害者の救済は日進月歩しています。とくに後遺障害者対策では大きな成果が見られました。しかしながら、療護施設の期限付き利用制限など、機会均等の名のもとに、質の低下と取られても仕方がない事例もおきています。私たちが繰り返し主張してきた「親亡き後の後遺障害児」の問題など、未だ道筋も示せない事柄もあります。後遺障害者対策は、依然として途上にあるともいえます。

さらに死亡者にたいする問題は、後遺障害者対策の陰に隠れて忘れ去られている感があります。私たちが求め続けている、死亡者の支払い限度額の引き上げなどが、象徴的な例として存在します。

このところの厳しい財政事情もあってか、自賠責特会の一部が政府に貸し出されているため、被害者救済に振り向ける必要な運用益を得ることが出来ません。そのため元金に手をつける事態になっており、資金調達のシステムが変調を来しています。そのためか、この数年の事故対策勘定の漸減には、心穏やかではいられません。

13. 無保険車

現在、日本の狭い国土の中を、およそ8000万台もの車が走り回っています。しかしその中の、自賠責対象車の5%近くが無保険車だともいわれています。自賠責保険に入っていなければ、当然事故を起こした場合、被害者は保障されないことになります。そのために政府保障制度はあるわけですが、自分勝手な考えによって、自賠責保険が無駄遣いされることになってしまいます。

無保険車には大きな2つの問題があります。前にも述べましたように、自賠責保険は車検時に強制徴収されます。ところが車検の無い農耕軽車両や原付バイクなどは、自主的な保険金の納入に頼らざるを得ません。すなわち強制保険でない車種において、今の制度には大きな抜け道があることになります。

もう一つは、犯罪車です。盗難車はそれ自体が無保険車です。また、その車が事故を起こしたり、新たに別の犯罪に利用される可能性も低くはありません。保障事業があるから、良いということではなく、自賠責制度の欠陥を埋めることが大切です。盗難車防止のためには、免許証をICカード化し、さらには車のキーと連動にするなどの対策が急がれます。

本題からは外れますが、自転車の問題も無視出来ません。最近、自転車と人との重大事故が取りざたされています。自転車は、道交法において「軽車両」として位置づけられていながら、自賠責保険の対象にはなっていません。自転車の起こす事故増加が予測される現在、それにたいする備えは、ますます急務になっています。

14. 終わりに

3年前の「犯罪被害者基本法」の成立を受けて、被害者を取り巻く環境は著しく変化しました。交通事故の被害者も犯罪被害者であるとする認識が定着したことは、もっとも大きな成果です。しかし一方において、自賠責の保険としての役割がトーンダウンして来たことには失望を隠せません。保険と税の境界が不明瞭になったことで、一部の人の中では、自賠責保険不要論が囁かれています。とはいえ保険料に相当する額を税で集めるという困難さを考えれば、一気に廃止というわけにはいかないでしょうが、交通事故が、車社会の負の遺産として見なされなくなることは、納得出来ないことです。

私たちは交通事故の被害者でありながら、また自賠責保険の保険者でもあります。その私たちが、いまだ現行の自賠責保険制度に不満足感を抱いています。だとすれば、今後の自賠責保険のあり方も、自ずから見えてくるのではないでしょうか。

こんな心と目をもって、これからも自賠責保険制度がより良い形に進化し、存続されて行くよう、私たちは見守っていきたいと思います。

■ 調査等報告寄稿 ■

交通事故後遺症について

種村康子

救急医療の進歩によって交通事故死者数は減りつつあるが、交通事故死傷者数はあまり変化していない('05年度約134万人、資料参照)。

一命はとりとめたが完全に回復できず後遺障害でその後の人生がすっかり変わる人がこの年約58000人ということは、戦後クルマ社会になってからの累計ではどれほどになるか。この人身の大きな損失を認識し、交通事故が利便と経済効率が生み出した社会現象であればそのリスクを負った人も社会で支えるべきと考えられるのではないか。交通事故後遺症を他人事にしないためには先ず知ることである。

後遺症の深刻さは当事者も家族も毎日の生活を営むだけが精一杯で、訴える声すら大きくできない。受傷状況で死亡率が高いのは頭顔部・腹部であるが、後遺障害率では頸部の受傷が圧倒的に多く、次いで頭顔部・上肢・下肢と続く。後遺症は10人10色であるが、それでも大まかに3つの特徴的症状に分けることができる。

1. 遷延性意識障害

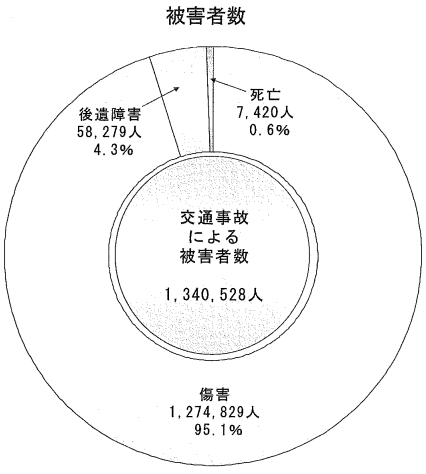
交通事故による脳損傷で意識が戻らない重度の後遺症。常時介護が必要。

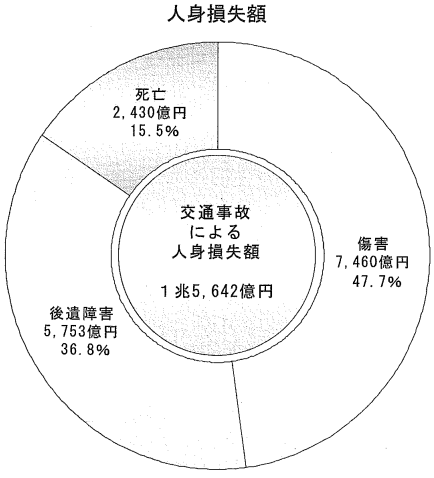
NASVA（独立行政法人自動車事故対策機構）の療護施設では千葉・岡山・仙台・岐阜4センター230床のベッド数で患者を受け入れていた。昨年10月より札幌・久留米に療護施設機能委託病床として22床増設したが、患者数は全国で推計2万人。焼け石に水の状態である。

今回札幌の委託病院を訪問した。一命をとりとめ急性期治療を終えた遷延性意識障害の患者は、院内外の専門医10人の審査を経て入院。期間最長3年は「機会均等」が理由。治療は脳神経外科内科等、専門の理学療法士、作業療法士、言語聴覚士が当たり、プライマリーナーシング方式(一人の患者に一人の看護師が継続して受け持つ)で手厚い。話しかけや音楽を聴かせ身体を動かしと刺激を続け、反応が現れてくると回復の可能性がある。Tさん(大学3年)のお母さんは「この病院に来て泣いたり笑ったり少しずつ回復するのが嬉しい。将来の不安はつきないが、当面は転院先の心配をせずに治療・リハビリに専念できる」と話された。

2. 脳外傷・高次機能障害

私たち人間の脳は、高性能でデリケートな部





資料：(社)日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態　2005年4月～2006年3月」

品でできたコンピュータに例えられる。交通事故等で強く頭を「揺さぶられる」と、中の部品のケーブルが千切れ、機能が部分的に停止するのが「脳外傷」である。脳外傷によって起きる障害は、身体機能障害、認知機能（情報処理）障害、情動障害があって、「高次機能障害」として近年脳専門病院の診療科目にも表示されるようになった。症状としては、直前の出来事を忘れたり、突然攻撃的になったり、感情が抑制できず、判断力、記憶力、意欲も低下して人格まで変化する場合もあって日常の社会生活が営めない。

北海道では、患者の母2人が呼びかけ「脳外傷友の会」を立ち上げ、手探りで活動を始め今年で10周年を迎える。この間全国ネットも組織され、北海道内にも3支部設立、相談業務、リハビリ、生活支援、人材育成、就労と内容を整え、医療機関の力も得ながら厚生労働省を動かしてきた。しかし外見は健康に見える若者が多いので、「見えない障害」として今なお医療や保険制度の谷間に置かれている。患者数は推定30万人（交通事故以外も含む）とも言われ実数が把握できない。

3. 脊髄損傷四肢麻痺

脊髄損傷は事故により脊髄を傷つけ頭部以外全身麻痺から下半身麻痺まで多様である。手術・治療を終えても合併症の管理（皮膚・排尿・排便・体温・痛み・起立性低血圧・自律神経経過反射等）リハビリ・社会復帰の形態等日常生活が大きく変わる。北海道では美唄市の労災病院が唯一の医療機関で、特別装置付きクルマの運転等で自立した社会生活を目指す。

当会会員の山本博子さん（FMパーソナリティ）に体験を語っていただいた。ご本人は「事故に遭って学んだ」と言われるが、私はそれまでに培った知性や感性によって今の生活があると思っている。　（北海道札幌市在住）

私らしく暮らす

山本博子

私が思いもかけない交通事故に遭ったのは23年前になります。夫は即死、友人は重傷、そして私は頸髄を損傷する大事故でした。

ニセコへスキーに向かうとても楽しい車に反対車線の相手は追い越しをかけて私達の車の前に飛び出してきたのです。そこから家族の運命が変わったのは言うまでもありません。

私の2年間の入院の間、小学生の息子達は同居していた姑に託し、父は様々な手続き等、母は毎日病院に付き添い、弟は裁判の面倒な交渉をと、家族が各々仕事を抱えながらサポートしてくれました。

やがて実家の隣にバリアフリーの家を建て廊下で繋ぎ、息子達と暮らすようになるわけですが、両親の無償の愛と一大決心だけでは四肢麻痺の娘と思春期の孫達の面倒をみる日々は壮絶なもので、各々が大きなストレスを感じるようになりました。重度の中途障害者が家族の協力だけで自立生活することの難しさに気づいてから他人の介護の手が必要なことを身をもって知ったわけです。

それからは24時間介護者が欠かせない日々を送っています。最初の頃はヘルパーさんが数少なかったので家政婦協会から夜間のみ派遣してもらいましたが、新しい人が来ては断られることの繰り返しでした。私は体位交換の必要がなかったので夜はゆっくり休んでもらって仕事は寝る前の準備と朝の着替えだけだったのですが、それでもきつい仕事に思われたようです。一週間毎に人が替わる度「タオルはここ」「パジャマは、バケツの場所は」と説明しなければならず、他人の介助を受けることの大変さを痛感しました。

その後気の合う人に出会い、今は介助者の手が私の手と思えるようになりました。

現在は自分のための介護事業所として三人のヘルパーを登録して障害者自立支援法に定められた介護給付費でほぼ自由に暮らしております。

（北海道札幌市在住）

■ 調査等報告寄稿 ■

「クルマ社会」下での高齢者の苦境

杉田　聡

私は以前から、モータリゼーションの進展によって街の商店街が衰退し、それまでこれに頼って生活していた人たち、特に高齢者が、買物に困難をきたしているという事実を、いろいろな機会を見つけて訴えてきた(例えば拙著『道路行政失敗の本質』第四章、平凡社新書、2003年)。

しかし、実際のデータに基づいて現実を明らかにしなければ説得力に欠けると痛感し、上記拙著出版の頃から今日まで通算5回にわたる全国調査を行ってきた。無作為抽出法で全国の調査地点を選び、北は北海道釧路市から南は沖縄県那覇市まで合計20を超える地域で調査を行った。各地でアンケート調査を実施し(調査法は、層化多段確率比例抽出法)、合計で5000人を下らない高齢者の生の意見を聞いた。

経費が限られるため、基本的に単身世帯および高齢者世帯に属する高齢者を母集団としたが、今日の状況下でほぼ二人に一人が買物の困難を抱えていることが分かった(ちなみに、サンプル数が少ないため厳密性に欠けるが、子や孫と同居する高齢者を対象とした調査でも、ほぼ同じ結果が出た)。

高齢者の困難は、買物の行き帰りにおいて深刻である。以前、商店街が健在だった時期に比べて、2〜5.5倍も距離が増えている。高齢者はしばしば足腰が弱っており、時に痛めてさえいるが、その高齢者が、車の危険や道路等のいろいろな問題に直面しつつ、小さくない荷物をかかえて、商店(街)・スーパー等まで行き来しているのである。

商店(街)・スーパーに着いた後にも問題がひかえている。特に大型店は店舗が広すぎ、高齢者にしばしば困難を強いている。

買物に出られずに、あり合わせで済ませざるを得ない高齢者も多い。こうした人は、親族その他の協力が得られればよいが、得られない人も多い。得られたとしても、希望通りの買物ができるかどうかも、全く別問題である。

一方、買物の困難を(そもそも、あるいはあまり)感じていない高齢者も少なくない。しかしそうした人でさえ、多くは、商店街がますます衰退する状況下で、小さくない不安を抱いている。

ひとまず以上のように簡単に要約したが、起きている事態はかなり複雑である。全国調査によって得られたデータ等を基にして書いた拙著『買物難民－もうひとつの高齢者問題』(大月書店、08年9月刊)が出たので、是非ともご参照をお願いしたい。

この問題の追求は「問い直す会」の運動としても行いたかったし、世話人をしていた時期にそう予告したが、他の会員と気楽に会って討論し作業をするといった条件に恵まれていないため(筆者は北海道帯広市在住)、結局は一人で行うしかなかった。だがその過程で、「問い直す会」のツテを使っていろいろな人のご協力を得た。ご協力下さった人・団体の一覧の入ったパソコンが壊れたこともあって、協力者に礼状も出せずにいるが、今回の調査・研究にご協力下さったすべての方に、この場を借りてお礼を申し上げたい。　(北海道帯広市在住)

■ 調査等報告寄稿 ■

渡辺　進

戦後日本の運輸交通政策と自転車通行ルールの変遷

戦後の日本産業の驚異的な復興は、B29による全国的な爆撃を受けて破壊された鉄道網の再建と酷使によってはじめて成し遂げられたといわれています。もともと鉄道は明治以降の日本経済発展のバックボーンでした。しかしその後、駐留米軍の強い要請や朝鮮戦争（1950年勃発）特需があって、日本の陸上運輸交通政策は鉄道から道路（自動車）へ大転換されました。

鉄道事業が運輸省から公共企業体「日本国有鉄道」に変えられたのが49年、駐留軍からの督促を受けて道路整備5カ年計画を策定したのが54年でした。その間に新道路法ができ、これが母体となって、60年に道路交通法が誕生しました。

膨大な道路建設資金については、53年に「道路整備の財源等に関する臨時措置法」が制定され、“臨時”とはいうものの、ここから莫大な道路特定財源が長期的に安定して確保されることになりました。道路整備のこの国家的大事業に支えられて、自動車産業の本格的な展開が始まりました。朝鮮戦争特需の好景気の恩恵を受けて、都市勤労者層の中にも自家用車の普及が急速に進みました。こうして日本はクルマ優先社会に突入していったのです。

この結果、道路交通の、本来の方向とは逆のモーダルシフトが、段階を追って進行しました。まず、大都市の路面電車（市電）が道路から追い出されました（行く先がないから正しくは「消された」と言うべきでしょう）。次は、国鉄の分割民営化（78年）を最大の狙いとして鉄道不採算路線（これらも国のクルマ優先運輸交通政策の被害者です）が切り捨てられていきました。一方、国民はますますクルマ依存の生活にはまり込んでいきました。クルマの激増に、国を挙げての道路整備が追いつけず、それのみか、クルマによる交通事故が60年代から急増するのです。そこで、クルマができるだけ大量に、高速で、かつ安全に（歩行者や自転車の安全は二の次で）走行できるように、道路交通法が改正されたのです（70年）。その内容を条文に即して調べてみました。

同法第17条1項は、改正前と同じで「車両は歩道と車道の区別のある道路では車道を通行しなければならない」とし、自転車もこの条項に縛られるのですが、同条に〈その3〉が次のように追加されたのです：「第17条1項の規定にかかわらず、自転車は公安委員会が指定した区間の歩道を通行することができる」。これが、海外に例を見ない日本の悪法の誕生です。なお、丁度この時期に、歩行者の事故を抑えるために、歩行者の立場を無視した車道横断歩道橋、道路照明、信号機などの設置が急ピッチで実施されています。

しかし車道での事故は減りませんでした。そこで車道から自転車をさらに追い出すために、78年、再び同法が改正され、第63条の4として次の条項が加えられました：「普通自転車は第17条1項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができるとされている歩道を通行することができる。この場合、普通自転車は当該道路の中央から車道寄りの部分（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときはその指定された部分）を徐行しなければならない。」この分かりにくい言い回しの条文は何を言わんとしているのでしょうか。道路での最弱者である歩行者に更なる犠牲を強いて、クルマの高速化を図り、その安全性（歩行者のではなく、クルマ自体の！）を高めようとする以外の何者でもありません。その結果、歩行者対自転車の事故が激増してきたのは当然の成り行きでした。

今日、クルマ優先政策からくる交通事故の多発に地球温暖化、クルマ排ガス公害、石油高騰などの問題が重なり、道路交通法は、自転車をあるべきモーダルシフトの重要な一環に位置づける再々改正をせざるを得なくなったのだと思います。

2007年6月20日に道路交通法の一部改正が公布され、そのうち自転車に関する部分が08年6月1日に施行されました。以下に改正道路交通法の自転車関係条項を、非改正の事項を含めて、整

理してみました。条文中、（非改正）とあるのは改正前と同じ文、（新設）とあるのは改正で加えられたものを示します。

1. 普通自転車は、次の場合には歩道を通行することができる（法63条4の1項）
   ① 標識（非改正）や表示（新設）によって普通自転車が歩道を通行できるとされているとき
   ② 普通自転車の運転者が児童、幼児、70歳以上の者、または車道通行に支障がある身体障害者であるとき（新設）
   ③ 車道または交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき（新設）

   ただし、いずれの場合も、警察官または交通巡視員から歩道通行不可の指示があったときは歩道を通行できない（新設）
2. 普通自転車が歩道を通行するときは、次の事項を守らなければならない（法63条4の2項）
   ① 歩道に「普通自転車通行指定部分」の表示がある場合は、その部分を徐行して進行しなければならない（非改正）
   ただし、この指定部分を通行するまたは通行しようとする歩行者がいないときは、徐行せずに、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で通行できる（新設）
   ② この「指定部分」がない場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行して進行しなければならない（非改正）
   ③ 歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければならない（以前から）
3. 歩行者用信号機がある横断歩道では普通自転車はその信号に従って通行できる（新設）
   （施行令第2条1項）
   （筆者注）改正前は「歩行者自転車専用」の信号機でなければ普通自転車は横断歩道を通行できませんでした。
4. 歩行者は歩道の「普通自転車通行指定部分」をできるだけ避けて通行するように努めなければならない（新設）（法10条3項）
5. 児童・幼児を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない（新設）（法63条の10）
6. 地域交通安全活動推進委員は、自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動を推進する（活動項目の追加）（法100条の29、2項3号）

以上のように、新しい改正道路交通法は、自転車の通行方法についていろいろ細かい配慮をしているように見えますが、これまでの同法の変遷を辿っての到達点として見ると、肝心のクルマとの関係、あるいは道路のあるべき姿というトータルの問題の解決には程遠いものと言わざるを得ません。

国も、国土交通省と警察庁が協力し合って、歩道、自転車道、車道を構造的に分離する方向で、関係自治体とともに社会実験やモデル事業などに取り組んでいますが、私たち市民はただその結果を待つのではなく、都市住民の日常生活をより安全により安心してという立場から、国や自治体の事業に関心を持ち、互いに意見を交換し合い、事業主体に疑問・質問を投げかけて行くことが大切ではないかと思います。

（東京都小平市在住）

■ 調査等報告寄稿 ■

杉田正明

千葉県松戸市、都市計画道路を通すために土地収用法の手続きを開始

道路が自然環境の破壊をもたらす事例は数限りないのですが、私の近所でこの問題が生じています。この会報が皆さんに届けられる頃には情報が古くなっている恐れが強いのですが、「関さんの森エコミュージアムに対する土地収用法の手続き開始」について9月初現在で報告します。

私の家の近くに「関さんの森エコミュージアム」という場所があります。この場所は、森、屋敷、梅林、広場などあわせて2.1haの規模で、そのうち約半分(1.1ha)が森です。ただし屋敷と表現したところも森の延長で、大木が少なくない緑豊かな場所です。

この場所では、私の連れ合いが主宰する「小金あそびばの会」が年に2回、子供たちの野外観察会を行っています。また近隣の小学校から年間2000人を越える子どもたちが環境学習・自然体験の場として訪れています。

小金あそびばの会の野外観察会は、森のみならず屋敷も梅林も広場もすべて利用させてもらって行っています。地権者の関さんはいつも自分の広い屋敷を快く開放してくださいます。その他の団体も同様な形で利用させてもらっています。

この場所に都市計画道路3.3.7号線横須賀紙敷線(市道)の計画があります。この計画は1964年に都市計画決定されたそうです。3.3.7号線は船橋市臨海部から市川、松戸、流山市を経て埼玉県へ結ぶ幹線で、松戸市内を通る約9キロのうち同市二ツ木の国道6号と新松戸方面を結ぶ604mが未開通で、未買収区間は193m(約3000㎡)だそうです。

この未買収区間が「関さんの森エコミュージアム」の敷地に当たります。

都市計画道路は梅林と屋敷と広場の上に計画されています。森の部分には直接は道路線は引かれていません。

関さんの森エコミュージアムの土地のすべては元々は関家の土地です。しかし現在森の部分は、「森のまま永遠に残したい」と願った関家によって(財)埼玉県生態系保護協会に寄付され、所有者は同協会です。

この道路について、関家は道路の構造をトンネルとするよう提案し、賛同者とともにトンネル案を議会に陳情し、その陳情は1976年に議会で採択されたそうです。ところがその後経緯がわかりにくいのですが、別のグループが、箱堀り工法によって道路を一刻も早く開通するよう陳情をしたのに伴い、願意調整の要求が出て、2つのグループが連合で陳情することになり、陳情取り下げ、再陳情(幸谷地区はトンネル工法、二ツ木地区は箱掘り工法、そして早期実現)がなされたそうです。これに対し議会においては道路構造に触れないで開通促進の部分のみの陳情一部採択がなされたそうです。その後1992年に事業認可がなされ、道路構造は地上平面の道路として建設されてきています。

松戸市と関家の話し合いのなかで、最近においては市側からは屋敷にかかる部分を減らし梅林側へずらした暫定道路案が示され、これに対し関家側からは梅林の端を通る代替(迂回)道路案の提示も行われました。しかしそれぞれ他方が拒否し合意に至らず、話し合いが継続されてきました。

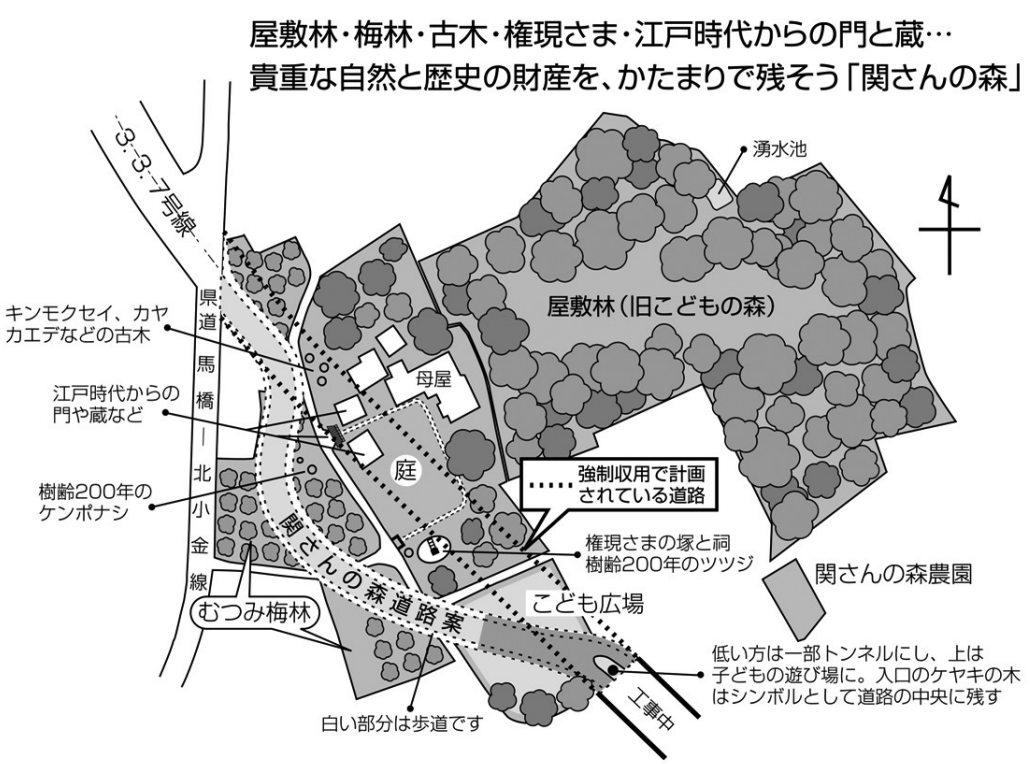
そうした中、本年7月25日松戸市は土地収用法の手続きに入ることを公告致しました。

地権者である関美智子さんと関啓子さん姉妹、および1996年に誕生した「関さんの森を育む会」および本年誕生した「関さんの森エコミュージアム」に集まっている人々は、「話し合いを継続している最中にそれを打ち切って一方的に強権を発動するのはおかしい。私達は道路を拒否しているわけではない。環境・緑と共生できる道路を求めているのであり、行政側と協力してそ

の姿を探しているのである。話し合いに応じるべきだ。」と市側に要求・抗議しています。

環境・緑と共生できる道路として関さん側で以前から要求してきたのはトンネル案でした。そしてまた、両側からの工事が進んできてしまった現実を尊重して、昨年提示した代替迂回道路案でした。幹線道路としての機能を満たし、緑をそこそこ保全できるのはトンネル案です。しかしこの案の場合、今の段階では取り付け道路の関係で、関さん保有の土地以外での新たな用地買収が必要となり、また工事費が大きくなることが問題です。その辺りを汲んで、代替迂回道路案について、当初の関さん側の提案を譲歩して幹線機能をより満たす案を改めて作成し、「関さんの森道路案」として9月1日に市側に提示いたしました。この案は結果的に市側が提示した暫定道路案に近いものとなりました。ただし緑の塊をより大きな形で残すため、迂回の度合いが大きく、また道路幅を抑えたものになっています

地権者、そして「関さんの森を育む会」および「関さんの森エコミュージアム」に集まっている人々が強く意識しているのは、緑を塊として残すこと、そして残り少なくなってしまった都市内の緑のつながりを維持することです。今回の道路事業に対して、「森そのものを道路にするわけではないから、いいのではないか」という声が一方にあります。それに対して、「育む会」などは、第一に、ここの緑を利用する立場からみて、森、屋敷（林）、梅林、広場の緑・自然に内容の違いがあり、季節ごとにそこで味わえる花や実、動き回る昆虫やさえずる鳥などが異なることから、全体的に利用して初めて豊かな観察や体験が出来ること、すなわち限られた「森」の部分だけが「関さんの森」ではなく、屋敷（林）



資料:「関さんの森エコミュージアム」作成

や梅林や広場を含めた全体が「関さんの森」であると捉えています。第二に、生態系上、森、屋敷（林）、梅林、広場の緑・自然の一連・一体の中で生物は生息しており、その中の部分が欠けることはこの場所の生態系を食物連鎖の関係から貧しく変えるだろうと予測しています。そしてまたそれは近隣の緑の塊との間での生物の行き来や、種や花粉の移動にも影響が出て、より広域的な生物生息の貧困化をもたらすと予測しております。

法律に詳しくないので間違ったことを書いてしまうかもしれませんが、土地収用の手続きの進行に対して裁決差し止めあるいは裁決取り消しの訴訟を行っても、判決が出る頃には収用が進み道路の工事が進んでしまっているという事態が予想されています。

都市計画決定の取消訴訟については、法の定める「行政庁の処分その他公権力の行使に当たる行為」（行政事件訴訟法三条）に該当しないというのが判例の趨勢で、直接その適否を争うことができない状況だそうです。都市計画事業の認可取消訴訟については認可後3ヶ月以内しか提起できず、現在では不可能だそうです。仮に前者を行ったとしても判決が出るのに時間がかかり、収用そして工事の進行が先に進んでしまうと予想されます。

圏央道の天狗裁判を手がけておられる弁護士さんに相談したところ、現段階では公害調停に持ち込むことが考えられるとのコメントをいただいています。

土地収用の手続きをストップさせ話し合いを実現して行くには、市民の賛同、世論の盛り上がり、議員の賛同を得て政治的に行政を動かしていくしかないようです。「関さんの森を育む会」および「関さんの森エコミュージアム」では大々的な署名運動を始めつつあります。

都市計画が決定された44年前から世の中は大きく変わっております。関さんの森エコミュージアムに残る緑はこの地域において大変貴重な緑となっております。地球温暖化の進行、化石燃料の“枯渇”等に対して車依存交通からの脱却が必要なことはもはや明白です。時代の変化に合わせた都市計画の変更や都市計画事業の認可内容の変更が柔軟に行われるべきです。ですが我が国にはそれがシステムとして無いのではないでしょうか。何か新たな取り組み方がないか、模索しているところです。

関さんの森を巡る動きについては、「関さんの森を育む会」のホームページが参考になります。ご覧ください。

http://homepage3.nifty.com/matsudo/seki/seki.top.htm

尚、関美智子さんは当会の会員です。また私はいちおう「関さんの森を育む会」の会員です。

（千葉県松戸市在住）

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。

※会報『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～52号）—1冊100円でお分けします（送料は別）。会の13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）、冊子「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）、冊子「脱クルマ、その課題の広がり」（杉田正明著・51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（会報52号送付時に同封した名簿参照）まで。

■ 論文寄稿 ■

タクシー産業の確かな再生を[i]

川村雅則

■はじめに

規制緩和でタクシー業界に何が起こっているのか、これまでにも何度も報告してきたが、あらためて、当の運転者による訴えをみてもらいたい。これは今年の5月に北海道で行った調査に寄せられたタクシー運転者2166人の訴えのごく一部である。

・給料が月11万円ぐらいでは生活がきつく、何か良い仕事があればやめたいけれども、他に仕事がなく、嫌々やっている。長い時間働いても売上があがらず困っている。
・懸命に働いて生活保護以下の賃金はおかしい。タクシーが多すぎ。
・医療費の増大により生活が困窮する。生活保護を受けたい！
・現在のままでは生活保護を受けなければ生活をしていくことが出来ない。
・あまりにも営業車の台数が増え、売上が年々減っています。それにともない、給料も減り、生活が苦しい。先の老後が大変。不安に感じています。
・私の周りは、昼夜は休まず、弁当やおにぎりを車の中で食べながら走っている。それでも月収15万円です。死ねと言うのですか？

ことは彼らの生活の問題だけにとどまらない。

・無理をして、1日8時間勤務のところを夜間は12、13時間走るひとがいる。
・客を獲得するため違法客待ちやかなり危険な運転者が多い。労働時間の割に収入が少ない。収入が少ないため、若い乗務員が育たない。
・生活困難者が多く、無理をして休日出勤し事故も以前よりもかなり多く政府に対して怒りを感じる。
・公休出勤を無理矢理に頼むのは止めて欲しい。有給休暇を文句を言わずに与えて欲しい。明番公休と続くときに明番の日に夜勤のバイトをさせるのを止めて欲しい（睡眠不足で身体的にきつい）。
・台数が増えたことにより、運転手の質が低下、争うようにお客の取り合いが目に付きます。具体的な策をとってもらわなければお客にも迷惑をかけるのではと思います。
・現在のタクシーの台数が多すぎる。客を乗せるためには無理な割り込みや二重三重に並び、交通状況に混乱を引き起こしている。客の乗車は減少しているのに営業車は増える一方です。これをなんとか解消して欲しいと思います。

少々しつこいばかりに彼らの訴えをとりあげてみたのは、ワーキング・プアという言葉の氾濫とは裏腹に、低賃金で働き生活しているひとたちのその実態がどれだけ社会で共有されているのか、なおかつ、事態の改善が急がれていることに社会的な合意が果たして成立しているのか、ときどき不安に思うことがあるからである。

■規制緩和でいったい誰が得をしたのか

それにしても、この間の政策展開はいったい何だったのか、という思いを関係者は禁じ得ないだろう。タクシー産業の規制緩和をめぐる問題である。みんなが得をすると鳴り物入りで実施された規制緩和が、わが国の安全、安心なタクシーを破壊しつつあることはこれまでも繰り返し述べてきた。

そして、タクシー運転者の困窮が社会的に認知されると、今度は、運転者の労働条件・生活の改善を主たる目的に掲げた運賃改定が全国で相次いだ。利用者、とりわけ通院にタクシー利用が欠かせない高齢者等にとっては、痛手であっただろう。

しかもこの措置は、物価の高騰という事態とあいまって、利用抑制（乗り控え）という事態を引き起こすに至り、運転者の救済にもつながら

なかった。みんなが得をするはずの規制緩和で、使用者・労働者・利用者のいったい誰が得をしたのだろうか。

■運転者の労働・生活

今年の5月に行った調査の結果で運転者の労働・生活の実態をあらためて確認してみたい。第一に、年収(税込み)が300万に満たないのは運転者全体の7割(70.1%)を占め、250万に満たないのも44.2%に達している。とりわけ地方都市で低賃金の傾向は強い。

第二に、年金を受給しながらほどほどに働く運転者が増えてきている一方で、家計維持のため無理をして働くものも少なくない。1週間の総拘束時間(出庫から帰庫までの時間)が60時間以上のものは38.7%に及んだ。これはあくまでも拘束時間をみたものではあるが、週60時間というのは、いわゆる過労死の労災認定基準に匹敵する長さである。

あるいは第三に、生活面での困りごとを尋ねたところ(図1)、(イ)本人や家族の健康不安が大きい一方で、(ア)通院や治療の必要があるが、控えているという回答が2割(21.4%)に及んだ。また(オ)金銭的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを控えているのも2割に及ぶ(20.3%。40歳代では4分の1強)。

さらに子どもがいる世帯に限定して、(ク)子どもの教育費の負担が大きい、あるいは、(ケ)子どもの進路を変更したという回答をみると(図は省略)、「妻と子ども」世帯ではそれぞれ18.7%、4.7%、「妻と子どもと親」世帯では26.6%、8.9%に達する。

■規制緩和路線の見直しを牽制する動き

「改革」の効果をアピールしていた政府もさすがにかかる深刻な事態を放置できなくなり、事態の改善に向けた動きをみせはじめたことは51号でもふれたが、逆に、それを牽制し、規制緩和路線をなお一層進めるべきとの見解もだされている[ii]。すなわち、「規制緩和が行われた結果、

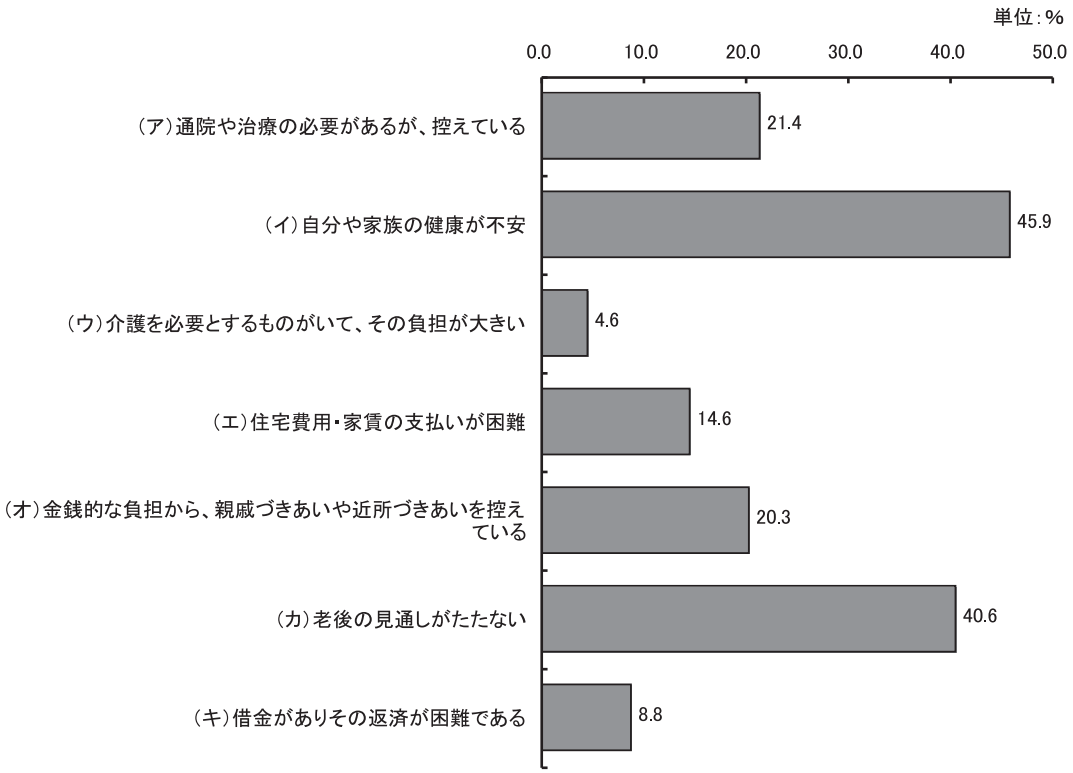


図1　生活面での困りごと

新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃・サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない」「タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである」うんぬん。もちろん、彼らが運転者の労働条件の改善に無関心なわけではない。「タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである」と主張する。労働者の保護は事業規制ではなく社会政策を通じて行うべきという、一見するともっともな内容の主張である。だが、社会政策の一つであり、労働者の賃金の底支えになるはずの最低賃金のその水準は、北海道の場合、654円に過ぎない（本稿執筆時点）。しかも、生活保障として機能していないこの低さもさることながら、守られなければならない最低限のこのルールでさえ、多くの違反がみられるのである。

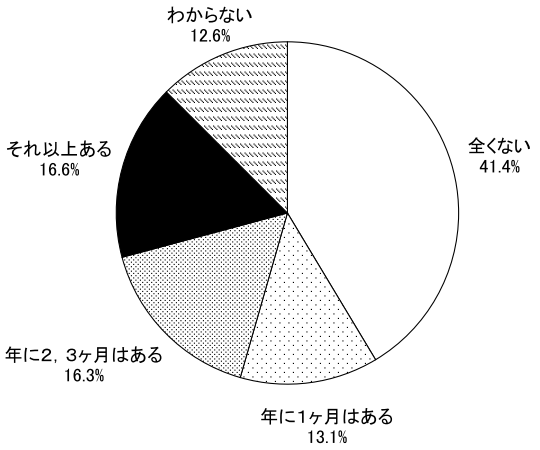


図2　最低賃金の違反状況（頻度）

すなわち本調査では46.0％が最賃割れがあると回答しており（図2）、北海道労働局の調べでも、4分の1の事業場で違反が発覚している。そういう状況なのである。

■交通政策における地方自治体の役割強化を

みてきたように、タクシー規制緩和路線の見直しが図られるのか否かは予断を許さない事態となっている。

必要と思われる政策（適正台数へのコントロール、同一地域・同一運賃）についてはこれまでもふれてきたが、その中でも、タクシーの増車による弊害があらわになりながらも有効な手立てをうてない現状を鑑みると、地方運輸局や地方自治体の役割を強化すること、また、事業者だけにとどまらず、行政・自治体、労働者、利用者がタクシー事業のあり方を論議する場を設けるなど、幅広い意味での関係者の参画と共同を制度的にも保障することが必要ではないか。

利用が伸び悩んでいるにも関わらず、規制緩和後に過剰な増車措置が可能だった背景には、運転者の労働条件や生活保障体制があまりにも「弾力的」であったという事実があった。タクシーが公共交通の一翼を担うためにも、弥縫策にとどまることなく、競争一辺倒の交通政策からの転換が必要と思われる。

（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）

[i] 本稿は、拙稿「規制緩和下のタクシー労働」『北海学園大学開発論集』第82号、2008年と、その一部をまとめた「タクシー産業の確かな再生を」『北海道雇用経済研究機構REPORT』No.81、2008年をベースにしている。

[ii] 規制改革会議「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」（平成20年7月31日）。同組織のホームページからダウンロード可。http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/index.html

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
- 40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
- 46号―規制緩和と貸切バス業界（上）
- 47号―規制緩和と貸切バス業界（中）
- 48号―規制緩和と貸切バス業界（下）
- 49号―規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- 50号―ツアーバスの安全を考える
- 51号―貧困という問題をめぐって

投稿　温暖化抑制に不可欠な「本丸」「王将」攻略　小林和彦

地球温暖化対策が主要テーマの洞爺湖サミットも終わってしばらく経過したが、ガソリン価格の高騰によるクルマ離れが進んでいるものの、行政の地球温暖化抑制策を眺めていると、省エネ技術の推進や、レジ袋・割り箸の使用抑制、家庭の照明のこまめな消灯、クルマの使用についてもアイドリングストップなどを市民や企業に呼びかける程度で、大胆さに欠け、いかにも及び腰に見えてならない。

地球温暖化抑制策を城攻めや将棋に譬えるなら、「本丸」や「王将」の攻略を始めから放棄しているようなものだ。否、敵方の「本丸」がどこにあるのか、また「王将」が誰であるのかもわからないまま城攻めを試みていると申すべきなのかもしれない。だから、敵の城の外郭部分の小さな破壊と少数の“雑兵”との小競り合いに終わってしまう可能性が強い。

それでは地球温暖化抑制策において国民や行政を攻め手とするならば、敵方の「本丸」や「王将」に相当するものは何であろうか。私は、「王将」と「本丸」をともに「クルマ社会全体」に譬えたい。当然その本丸はクルマ社会全体と同じく巨大であり、攻略は困難をきわめるのかもしれない。

しかし、本丸攻略を怠っていれば、本丸から更なるガス弾（むろん二酸化炭素のガス弾）が大量にこちらの陣営に打ち込まれ、地球環境は破局を迎える危険性が高まる。（ゲリラ豪雨の頻発もその兆候かもしれない。）

それでも本丸攻略を敢行して城主を追い詰めれば、つまりはクルマ社会自体に大きなメスを入れて無駄なクルマの生産、販売、走行を減少させれば、温室効果ガスの他の部門からの排出も自ずと減少するであろう。

むろん、本丸攻略は東西南北の各方面から、また多様な戦術を駆使して展開すべきだが、私はその中の一つの戦術として、駐車場にかかる固定資産税の課税強化や無料駐車の禁止を提案したい。

駐車の利便減退はガソリン価格の上昇と同じようにクルマ離れを促進させる効力があると思われ、また、中心市街の街並み景観の修復と市街地の無秩序な郊外への拡張の歯止めにもなりうるであろう。　（山形県山形市在住）

投稿　ストップ温暖化、もっともっと声を大きく　木村孝子

会報52号読みました。総会が5月24日に終わり、代表、世話人さん達、引き続きの方、新しい方と顔ぶれも決まったようです。古川前代表、ご苦労様でした。杉田新代表がメッセージの中で、会員が自分のやれること、やりたいことをがんばってやっていくことが会に活気をもたらすと記されています。その通りと思います。どんな小さなことでも考えたことや活動報告など会員が「投稿」という形で会報に発信していくことが大事と思います。

山形の小林さんが「増大する自殺者数とクルマ社会との関係」の一文を投稿欄に載せておられます。本当にクルマ優先社会が人間関係を疎遠にしていく要因の一つと考えられると納得しつつ読みました。

もう一つ報告いたします。6月19日（木）、市民団体「ツーリング洞爺湖2008」が7月6日開催の「洞爺湖サミット」に向けて、全行程自転車で国会前を出発しました。この団体の目指すところは、「温暖化防止に向けて、温室ガスの排出量の削減の呼びかけ、自動車から自転車利用への転換、自転車道の整備などなど」。私たちの会の主旨とほとんど同じです。このイベントの案内は6月16日の毎日新聞の朝刊と赤旗しんぶんに載っていました。洞爺湖までのツーリングに参加できなくても出発式にだけでも参加したいと、世

話人の杉田さんに連絡し、皆さんにメールで呼びかけてもらいました。

「ツーリング2008」の代表の方は、「温暖化防止に向けて前出の主旨の要望書」を、環境大臣、国土交通大臣、警察庁長官、経済産業大臣に提出されました。集まったのは50名位。「地球温暖化防止かわうそクラブ」、「高尾山にトンネルを掘らないで」の人たちもいました。私は「クルマ社会を問い直す会」の代表(?)として一人の参加でした。そして私たちの会をアッピールすることにもなりました。みんなで2m四方の紙に寄せ書きをしました。「クルマ社会を問い直す会より。温暖化防止、がんばろう」と書きました。一人一人の自己紹介でそういうことを言いました。

いよいよ出発の時、庭のアジサイの花束を持参した私は、代表の方に手渡しました。代表の方はその花束を手に持って出発の挨拶をしました。完走者3人、部分走の人もいて、30人くらいの人が「ride for action」の旗をつけて出発して行きました。激励の人々に見送られて。「クルマより自転車優先の社会へ。CO_2、SO_2を減らしてきれいな空気を。温暖化ストップ！等」の願いを込めて自転車で出発して行った人々に私はいつまでもいつまでも手を振りました。代表の方に会報を送る約束もしました。これからもあちこちに目を向け、できることを実行していきたいと思います。　　(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿　思い切った提言とそれを目指した行動は出来ないか　井上惠弘

公共交通の普通料金の9割(例えば)を国が負担し物流の自動倉庫化をするというような思い切った政策を進められないかと思う。

実際には色々段階的な対策は必要だろうが。概念的に財源は当面ガソリン1L辺り100円くらい上乗せさせ、車などの需要が減るまでに有る程度の自動倉庫化する。物流の自動倉庫化(*1)に伴い徐々にそこからの収入でまかなうことは出来そうな気がする。

ガソリンの高騰もそのうち収まるだろう。原油価格が下がればその差額を税金として固定化させても良いように思う。公共交通が格安でガソリン価格が高いままと確信すれば、まずはバス路線が数年で復活するのではないか。ちょっとした地方都市なら放置しておいても参入企業は出てくると思える。交通費が安いならツアーバスのようなものもより拡充され時間短縮されるだろう。その上、交通費が格安なら休みの日に地方へ遊びに行く人が増え地方活性化なども出来るだろう。当面、物価上昇による負担の増える低所得者もいるだろう。しかし自動倉庫化が進み交通費が大幅削減されだすと将来的には、物流コストも下がるだろう。概略的には、格差是正の手段としても有効に働くと考える。

物流新幹線という構想もあるようだが、自動倉庫に鉄道の概念を付加するならもっと自由で効率の良い物が出来るのではないか。更には、既存の鉄道の貨物にも接続出来るようにしておけば早い段階で物流網の構築は進む。トヨタのカンバン方式より遙かに優れた物も出来るだろう。通路は、閉鎖空間でも良いから空気を有る程度抜けば、エネルギー効率もより高めることは出来るに違いない。人が介在しないので事故が有っても物損で済むなら車両もとことん軽量化出来る。上下左右、直角に移動することが有っても良いし、走行途中で荷物を自動で積み替えて、より効率の良い組み合わせに変えながら移動というのも可能となる。技術の組み合わせに伴いより高度な技術も必要だろうが、原則として既存の技術で実現可能だろう。高架にした場合通路の下を物流の状況に応じてブッファとしての倉庫として活用する。これは同時に港湾や企業の倉庫も大幅削減可能となる。工場の立地も工夫すれば、生産ラインと直接に港や各都市に人手を解することなく秒単位の指定で届ける事も可能となる。更には、新たに広い分野にまたが

る巨大産業か生まれることになる。同時に世界に先駆けた産業とも成る。

物流の通路は、完全緑化し上は湿地として貯水することで水循環による水の確保や浄水機能等にもなる。断片化した自然をつなぎクマなども人と交わることもなく自由に移動出来る通路の確保にも成る。

設置場所は、当面、高速道路や鉄道の改築その他のタイミングを中心にその空間を活用してゆけば、新たな土地確保などは非常に少なくて済むので、問題も少ないのではないか。物流の自動倉庫化と車の個人使用の激減が進み出すと一般道路の車も激減する。そうなり出すとそれらの土地も活用出来るようになるだろう。

現実的な取り組みも必要だろうが、社会や政治の現実を無視して技術的に実現可能性のある最大の理想（人により異なるとしても）を真剣に追求する流れも必要だと思い、何か出来ないか探し続けている。　（奈良県奈良市在住）

*1　物流の自動倉庫化：私が個人的に考えていること。大きめの倉庫では、荷物の出し入れがコンピュータ制御により自動で行われて居る所があります。これを様々な意味で拡大解釈し更に日本全体を倉庫に見なして物の移動を自動化させたものを指す。

投稿　排気ガスのない町ツェルマットを訪ねて

林　裕之

私はこの夏、主に登山をするためにヨーロッパを訪れました。スイスのツェルマットとサン＝リュックという2つの町をベースにしていくつかの山に登りましたが、このうち、ツェルマットの交通面での環境対策について少し報告させていただきたいと思います。

ツェルマットはスイス南部に位置する標高1620mの町です。目の前にそびえるマッターホルンをはじめとして、周囲に4000mを超える峰が29も集中する世界でも有数の山岳リゾート地となっています。この町の魅力は何と言っても美しい景観、豊かな自然ですが、それ以外に注目したいのはその交通面での環境対策です。

電気自動車のタクシーと馬車が客待ちをする
シェルマット駅前

この町はガソリン車など排気ガスを出す自動車の乗り入れを認めていません。こうした自動車で行く場合は、ツェルマット駅の4.8km手前のテッシュ駅の駅前駐車場に自動車を停めて、電車に乗らなければなりません。この町の徒歩や自転車以外の交通手段は電気自動車と馬車だけです。そのため町は排気ガスに汚染されず、清浄な空気に満たされています。また、通行を許された電気自動車も、バスやタクシー、ホテルの送迎車など台数が限られていますので安心して道を歩くことができます。

私が現在住んでいる地域では、より多くの観光客を呼び込むための道路や駐車場の整備の必要性が強調されています。しかしこのような政策は事故の危険性を高め、町を排気ガスで汚し、そして地球温暖化をいっそう悪化させます。目先の便利さをアピールするのではなく、安全面や環境面の問題をよく考え、町のあるべき姿を追求していくことの大切さをツェルマットに見たような気がしました。　（山口県萩市在住）

投稿

埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング ～その3 「自転車道」

杉田久美子

3回目は子ども達の自転車走行についての報告です。東武伊勢崎線松原団地駅東口徒歩5分程の位置に、草加市文化会館、市民体育館に隣接して「冒険松原あそび場」（以下あそび場）（注）があります。ここに自転車でやってきた子ども達に、インタビュー方式でアンケートを行い、子ども達の自転車走行の意識を探ってみました。

1.「学年は？頻度は？何年生から1人でくるようになったか？」

一人ずつのインタビュー形式は予想以上に子ども達が楽しそうに協力してくれました。調査総数34名の内訳は小学生低学年が1名、中学年が13名、高学年が15名、中学生が5名で、男女比は29名対5名でした。そのうち、半数近い16名が週1回以上の常連さんでした。ここに自転車で親同伴でなく一人で（友だち同士も含む）来るようになったのは「小学校3，4年から」が16名で一番多かったですが、「1，2年から」も3名いました。

2.「ここに来るまでに危ない所や怖い思いをした（A）、走って楽しい（B）場所や道路はあるか？」

（A）については27名が「なし」でしたが、残りの7名は「狭い道、橋の所でバックしちゃう（道路の傾斜）、車が一杯走る所、段差、スーパー付近の車が多いところ、横断歩道と信号が少ない所、トラックがスピードをあげている所、歩道に駐輪自転車がはみ出しているところ、文化会館の所の坂」を挙げました。

（B）についても34名中22名が「なし」の回答でしたが、「あり」では「車が走っていない・走らない場所、遊歩道の水遊び場、松並木の所、坂道、桜並木、綾瀬川沿い、噴水公園、冒険あそび場の周り」を挙げました。一人の中学生は「綾瀬川沿いの桜並木」を挙げ、照れながら「ほんとに気持ちよくってほっとする」と教えてくれました。彼の言葉に押されて私も行ってみると、それ程の距離はありませんが、確かに、車の騒音からも遠く、川面に迫り出すように大木の桜並木が続き、車の進入もなく、今風に言えば「癒し空間」で、景色だけでなく、空気や静寂が何かを与えてくれる空間だと感じました。それら以外では中学生が「自分が以前にやっていた少年野球の練習場所」や「昔、よく遊んだ青柳文化センターの前」と楽しい経験を思い出し、顔見知りに会うかもしれない場所を「通って楽しい場所」として挙げました。中学生だからこそ、表現できたこの3人の言葉は象徴的でした。

冒険松原あそび場

3.「走る時、どこを走るか？法律で決まっているが知っているか？」

「どこを？」では歩道が26名（76％）、車道が3名、決まっていないが4名、わからないが1名でした。法律については15名が「知っている」、19名が「知らない」でした。改正前にインタビューした3年生男子は律儀に「車道の左側で白線内を走っている。歩道に人がいない時は歩道を走る」と答えました。法律についてはテレビや学校、大人から知らされたらしく、改正以前より改正後の方が知っていました。

4.「自転車の講習会を受けた事があるか？ 1人で行く場所は？」

草加市防犯安全課では市内全校の3年生又は4年生を対象に一校に一名以上配置されている「交通指導員」による自転車教室を行っているそうです。「まだこれから」あるいは「なし、忘れた」

の回答が8名、「3，4年生で受けた」が26名でした。そこで教わったという言葉「ブタベルサハラ」の意味を市に確認したところ、自転車の点検の語呂合わせ(ブレーキ、ベル、サドル、ハンドル）の標語でした。1人でよく行く場所はこの冒険あそび場以外では友だちの家、公園（空き地)、学校の順でした。

5.「自転車専用道について知っているか？どう思うか？」

オランダやドイツの歩道、自転車専用道、車道と分けられた道の写真を見せて聞きました。34名中6名がテレビで見たりして「自転車専用道」について知っていました。「おばあちゃんちの近くで見たことがある」と答えた5年生女子もいました。

「どう思うか？」には、「わからない」が2名、「何とも思わない」が3名、肯定意見が25名、別の角度の感想(歩道にいっちゃう心配がある、知らなかったからびっくりした、見たことがある、車道が小さく見える）が4名でした。肯定意見のなかで、「安全、危険」あるいは「事故、車」という言葉を発したのは8名で、「すげえ安全」、「日本と違ってちゃんと分かれていて危険がなくてよい」「あれば事故が防げると思う」「車に轢かれないですむと思う」などと表現しました。

6. インタビューのまとめとして

①80％の小・中学生が「危険で怖い道路はなし」

成長過程にある小・中学生にとって、自立的に自分の行動範囲を広げて、地域で成長していくために、自転車は大事なツールです。3、4年生で自転車教室を受講した後頃より、小学生は自転車に乗って1人で行動範囲を広げていくようです。今年の6月1日に道路交通法が改正され、13歳以下の子どもは歩道走行が認められたものの、歩道がない、あるいは極端に狭い歩道が多いという現状は変わっていません。ところが多くの子ども達は道路に不満や疑問を感じたり、「危険」を表現しませんでした。

②65％の小・中学生が「走って楽しい道はなし」

小・中学生にとって外気を感じながら自分の足でこいで、行きたい場所に行かれる自転車は便利で楽しく、頼りになる移動手段ですが、移動の道中に楽しい場所や道はなしと答えたのは残念に思いました。そんな中で前述の3人の中学生の言葉は楽しい体験からくる愛着や本物の自然への憧憬や畏敬の心を表現していて貴重だと思いました。地域に子どもが生き生きと過ごせる場所をたくさんつくって、そこで大人と子ども同士とのつながりをつくってあげること、少なくなってしまった緑地や自然の景観を残す、あるいは復活・再生することも子どもが育つ環境として大事ではないかと感じました。

③ヨーロッパの自転車専用道の写真を見て、「車道がちっちゃく見える」

5年男子が歩道と自転車道と車道の3者が物理的にも分配されているようなヨーロッパの道路の写真を見て、日本との違いをこのように表現したのでしょう。日本でも最近は車椅子や白杖の方のためにバリアフリーが浸透し、歩道をフラットにしたり、点字ブロックやカラーリングで歩道を確保したりの努力がされるようになってきました。さらに自転車走行が市民権を得て、車道を減らすなどを行って、自転車専用道の整備を進めてほしいと思います。「赤ちゃんも自転車に乗って生まれてくる」(「オランダ大好き！」松崎八千代著、JTBパブリッシング発行)と言われる位の自転車先進国であるオランダでは自転車専用道だけでなく、自転車専用の信号や標識があります。

環境教育とも関連させながら、歩きや自転車、電車やバスを使って、子ども達と一緒に公共施設（公民館、児童館、図書館、学校、公園など）までの道路や駅などの安全点検や観察(ウォッチング)をする「子ども道路ウォッチング」や「自分たちの街作りワークショップ」などの活動が広がることを願いつつ、今回のシリーズを終わりにします。

付記として「冒険松原あそび場のどこが好き？」の紹介とお礼

ハンモックと滑車ロープ、綱遊具、縄ブランコ、木工、釘打ちトントン、バスケット、パンを焼いたり、自由に遊べる、友だちに会える、基地を作ったり、プレーリーダーが優しくしてく

れる、みんなで遊べる等々の回答から、この空間とスタッフが大好きで生来持っている子どもらしさを存分に発揮できる場所になっているのをひしひしと感じました。インタビューに協力してくれた草加っ子達、どうもありがとうございました。　（千葉県松戸市在住）

（注）2003年4月より開園。2004年4月より週5日の開園となり、2名のプレーリーダーが常勤している。草加市との協働事業として、「NPO法人冒険あそび場ネットワーク草加」が運営。2006年4月まとめ集「地もとにこんな遊び場がほしかったんだよねと思ってから4年間の記録」を発行。

学習会・講演会・おすすめ書籍の案内

「クルマの社会的費用」についての連続学習会

■趣旨

クルマは①交通事故によって多くの人を死にいたらしめたり、負傷させ後遺障害で苦しめたり、また②排気ガスによりぜんそくをもたらしたり、③沿道住民を騒音で苦しめたり、④CO2によって地球温暖化・気候変動をもたらしたり、⑤道路建設によって緑や自然環境を破壊したり、いろいろな負担・費用を当該クルマ利用者以外の第3者に正当で十分な代償・補償なしで強いています。今年度の問い直す会の活動計画として、重点テーマの第1にこうした外部費用・社会的費用をもたらすクルマにたいして費用分の課税を進めるよう求めることを挙げております。

このテーマについて、会員の理解を深めること、および世の中にアッピールするための課題を明らかにすることを目的として、連続学習会を開催します。

第1段階として2回分を企画しました。

■主催　クルマ社会を問い直す会

■第1回

日時　11月29日（土）1:30～4：30
テーマ　「社会的費用課税の基本的考え方」
チューター　杉田正明
場所　ムーブ町屋4F「ミニギャラリー」
収容人員・机付き26人（机なし最大40人）
アクセス　地下鉄千代田線・町屋駅より徒歩1分、京成線・町屋駅より徒歩1分、都電町屋駅前駅より徒歩1分

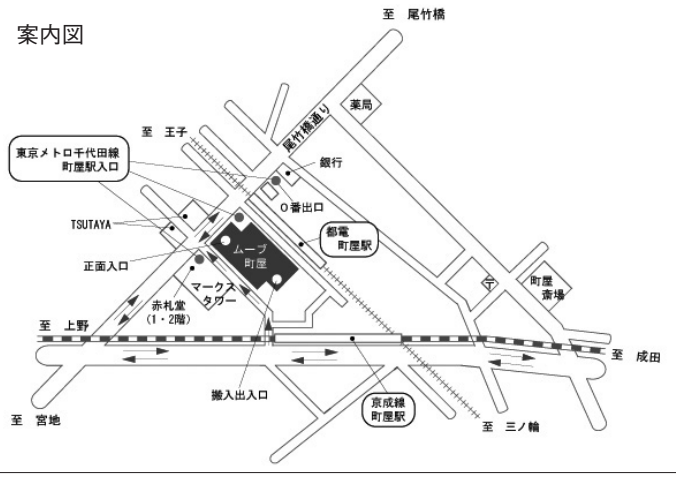
■第2回

日時　12月20日（土）1:30～4：30
テーマ　「社会的費用の推計状況」
チューター　杉田正明
場所　ムーブ町屋4F「ミニギャラリー」

■入場　無料

■問合先　世話人　杉田正明
TEL　090-6931-6051
Eメール　sugita@ued.or.jp

ムーブ町屋　案内図



＊　　＊

「フライブルク市の交通政策と持続可能な未来交通」講演会

ガソリンが1Lあたり260円を越えているドイツ。そのドイツで「環境首都」と呼ばれ、数々の画期的な政策を打ち出しているフライブルクのまち。このまちでは多くの市民がマイカーに頼らず、鉄道～市電～バス～自転車そして徒歩という手段をシームレスに乗り継ぎ、安価で安全な移動の自由を手に入れています。人口規模こそやや違いますが北海道、私たちのまちでもきっと参考になること請け合いです。一般市民の方はもちろんですが交通行政に関わっている方、鉄道、バス会社の方の参加も大歓迎です。私たちのまちの交通の未来像を一緒に考えてみませんか。

■主催　クルマ社会を問い直す会
■日時　平成20年11月8日（土）15：00～17：30
■場所　札幌市立大学　サテライトキャンパス
〒060-0003　札幌市中央区北3条西4丁目
日本生命札幌ビル5階
TEL　011-218-7500
地下鉄さっぽろ駅徒歩1分、JR札幌駅徒歩4分、地下鉄大通駅徒歩7分
■資料代　500円
■問合先　クルマ社会を問い直す会　北海道地域活動連絡係　中村欣嗣（よしあき）
TEL＆FAX　0126-23-0268
Eメール　nykarch@juno.ocn.ne.jp

■講師紹介

村上　敦（むらかみ・あつし）

1971年岐阜県高山市生まれ。渡独後11年間に渡って、ドイツとフライブルク市の環境政策や取り組み、とりわけ「交通」や「まちづくり」について調査を続け、執筆活動を行う。

NPO法人エコロジーオンラインでのフライブルクレポート、日経BP未来生活、環境省によるRe-Style、日経BP ECOJAPAN、GoodNewsJapan などWEB媒体だけでなく、各種新聞、雑誌などにおいて執筆活動を行う。

翻訳書：『エコロジーだけが経済を救う（洋泉社）』
著書：『カーシェアリングが地球を救う（洋泉社）』
オンライン＆オンデマンド出版著書：『フライブルク市のエネルギー政策（EOL-WAYS）』
「フライブルクのまちづくり」－ ソーシャル・エコロジー住宅地ヴォーバン－（学芸出版）
HP：「環境ジャーナリスト・村上敦のページ」 http://murakamiatsushi.de/

＊　　＊

書籍 おすすめ! 紹介

■杉田聡「日本は先進国のウソ」

新書版、237ページ、本体価格740円、2008年6月刊、出版社　平凡社

前作の「道路行政　失敗の本質」とは違い、扱っている事項は交通問題に限定されていません。しかし、随所で、交通問題でのウソ、それへのコメント、が書かれており、参考になります。

アル・ゴアの「不都合な真実」には、自動車については、エンジンを切ること、タイヤをチェックすることの提案しかないこと、これに対し、IPCCは道路輸送から公共交通、非自動車交通へのモーダルシフトを提案していることはこの本で初めて知りました。

また、CO2削減の努力をする上で輸送部門を家庭部門と切り離すことにより、自動車不使用による削減効果が低く見積もられること（統計のウソ）などが書かれています。

交通問題以外でも、矛先は検察、皇室にもおよび、現在の日本の問題点を網羅しています。交通問題について発言してきたことと同様、根底的な批判、問いかけがなされています。　（後藤昇　世話人）

目次

まえがき－日本は先進国か
第1章 環境後進国としての日本
第2章 過酷な労働と貧しい労働の果実
第3章 名ばかりの「男女平等」
第4章 ゆがむ教育
第5章 貧しい政治の現実
第6章 先進国の条件
あとがき

代表より　杉田正明

前回会報配布時にお届けした『脱クルマ、その課題の広がり』では、クルマ社会の主な問題を4つに絞って考察しました。会報の今号で、私の近所の「関さんの森」土地収用を巡る動きについて簡単な報告しましたが、クルマのための道路が自然環境・緑の破壊をもたらすことも主要問題の一つだと思います。

クルマの社会的費用の推計に、この自然環境・緑の破壊を含めている事例があるかないか、不勉強で承知していないのですが、私の知る限りでは見かけません。道路建設の社会的費用としてそれがきちんと計上され、クルマの社会的費用にも連動反映することが望ましいと思うのですが、国土交通省の費用便益分析マニュアルでは、道路の費用にこの項目は入っておりません。(また道路の費用に大気汚染や騒音、温暖化･気候変動も入っておりません。ただし一方で便益の方に交通事故減少の便益を挙げています。)同マニュアルでは、費用項目は整備事業費と維持管理費とされ、整備事業費の内訳としては工事費、用地費、補償費が挙げられています。そしてこの補償費は当該地権者に対する補償費のみで、周辺住民が受け取っている自然環境・緑からの便益に対する補償は含まれません。当該地権者に対する補償もおそらく材木としての市場価値ぐらいしか評価しないのではないでしょうか。

環境アセスメントという制度があります。そのマニュアルでは評価項目に「動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況」「景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況」が起こされています。しかしこの制度は、道路事業の場合4車線未満の道路は対象にしておらず、関さんの森のようなケースでは適用対象になりません。また仮に対象になったとしてもこの制度では、道路事業を行う場合と行わない場合との総合的な得失を比較検討するとか、複数の代替的な事業のやり方の間でその得失を比較検討する訳ではなく、事業の内容・やり方が事業による悪影響を可能な限り回避・低減するものであるかどうかを評価するものです。緑の価値を他の価値との比較の中で見極めようとするものではありません。

緑の価値の評価は大変難しいです。しかしそれでも、それを失うことを何らかの形で社会的な手続きのもとに“正当に”評価した上で、公共事業の意志決定がなされるべきではないでしょうか。

会計より　青木 勝

会員継続をお願いします。当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

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。

ラベルシールの宛て名の上部に「07済」「08済」と記載しています。それぞれ、2007年度、2008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。

2008年4月1日から2008年8月26日までの会費・寄付納入者・団体は118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、2008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、複数口の会費や寄付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、青木まで(会報52号に送付時に同封した名簿参照)ご連絡ください。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会報の表紙など、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、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、クルマ優先の危険な現実など。

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出された道路の危険個所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

事務局より　清水真哉・後藤 昇

●著名なイラストレーターである真鍋博氏に、『歩行文明』（中公文庫・絶版）という1974年に最初に出版（PHP研究所）された著作がある。現在、版元での入手が出来ないので古本をインターネットで入手して、この夏に読んだ。

クルマ社会の問題というと交通事故、地球温暖化、大気汚染による健康被害といった顕著に目に立つ事柄がもっぱら語られる。それはこうした問題の深刻さからして当然のことなのだが、私たちに見え難いところでクルマ及びそれを走らせる道、クルマを利用した生活形態は、人間のあり方、人間同士の関わり方、自然との対し方、町の作り方などまでを深い所で変質させてしまっている。しかし物事に慣れてしまい易い私たちは十分そのことに気が付いていない。そこに強く目を向けさせてくれるのが真鍋氏のこの『歩行文明』だ。

著者は、坂道、迷路、路地、広場と様々な道を観察しながら、自然や町と人々との関わり、歩くことを通した人間同士の関わりを見つめている。そして歩くことの価値を考えている。人は車に乗っていては自然を感じ難いし、社会とも触れ合わない。ところが歩くと常に自然を感じるし、出会いがある。

人間社会を築く上での歩くことの重要性は、「歩いて行ける距離……それは社会生活の根本原則だ。」「歩いていける範囲、それが安心の最低基本距離ということなのである。」（P34）として強調される。

そして歩行都市には中距離・中量・中速の交通機関が必要だ（P36、P155）等、交通問題への理解も的確だ。

とは言え、これは決して理論的な著作ではなく、「歩くことの楽しさを子供たちに伝えたい」（P30）とする著者による、歩いて暮らすことの美学の宣言である。

モータリゼーションが本格化し始め、クルマ社会への問題意識が生じ始めた1960年代末から70年代には、湯川利和『マイカー亡国論－未来都市建設のために』（1968）、富山和子『自動車よ驕るなかれ』（1970）、西村肇『裁かれる自動車』（1976）、上田篤『くるまは弱者のもの－ツボグルマの提唱』（1979）など、文明論的な大局から見た、クルマ社会を問い直す運動からすると古典的価値を有する書籍が何冊も書かれている。ところがこれらの名著が現在ことごとく絶版となっているのは惜しむべきことである。なんとか復刊することは出来ないものであろうか。（清水真哉）

●今年の夏は、去年の夏同様かなり暑く、クーラーのない私のアパートは蒸し風呂同様でした。50の坂を越えると、特に眠る力が落ちるようで、昔は暑くても寝れていたのですが、今年は、眠る力が落ちたなあ、と感じさせられています。毎日、何度夜中に目が覚めたことか。と、愚痴を言ってもしょうがないので、寝ることが全てのエネルギーの素だと自分に言い聞かせて、できるだけ睡眠時間を確保するようにしています。

さて、8月30日にカーフリーデーの参加団体の交流会がありました。問い直す会も、杉田代表が、問い直す会の目指すことについて、発表しました。

いくつかの団体の発表があったのですが、その中で、神奈川県交通運輸産業労働組合協議会、という労働組合の発言内容が記憶に残りました。複数の鉄道、バスの乗車でも一定地域ごとの定額運賃制度の導入の主張をしているが、組合の主張ということで説得力がない、市民のほうからも声を高くしてもらいたいというものです。

皆さんもご存知のように、一定地域ごとの定額運賃は複数の交通機関が存在しているときに有効になる制度であり、日本ではまだ導入されていません。導入されるにしても、最初は大都市に限定されると思います。しかしこの制度が定着すれば、中小都市にも広がってゆくと思われ、ぜひ、導入定着してほしい制度です。

ただ、市民のほうからも声を上げてほしいといわれても、どうしたらいいんだろうと考えてしまうのも事実です。さしあったては、こういう制度があるということを身近な人に紹介することから始めようか、と考えているところです。（後藤昇）

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。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。

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 1/24、2/28、3/28

現在、月1回東京ミーティングを開催しています。月の第4土曜日の昼間に開催しています。

※11月と12月の月例ミーティングは、28ページでご案内した『「クルマの社会的費用」についての連続学習会』に代えさせていただきます。

日時　09年1月24日（土）　午後1時～午後4時

場所　生活思想社
東京都新宿区神楽坂2－19銀鈴会館506
（銀鈴ホールという映画館がある建物の5階です）
（最寄り駅　JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅）
TEL／FAX　03－5261－5931

内容
・情報交流
・活動交流
・意見交流
・上記のほか、会報の発送作業やその他の事務作業をお願いすることがあります。

1/24以降の予定は、2/28、3/28で、同時刻、同場所で行います。

なお、日程、開始時間等が変更になる場合が考えられます。電話による確認は090－6931－6051（杉田）まで。

担当　後藤昇（世話人　会報52号送付時にに同封した名簿参照）

「クルマの社会的費用」についての連続学習会　案内　→　28ページ参照
「フライブルク市の交通政策と持続可能な未来交通」講演会　案内　→　29ページ参照

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内■

●次号発行予定：2009年1月末
●原稿締め切り：11月末日（締め切り厳守でお願いします）
●送付先：杉田正明（会報52号送付時に同封した名簿参照）
●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3000字以内。超える場合はご相談ください。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、この場合長文でもかまいません。
・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。
・パソコンあるいは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