

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
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・林裕之
郵便振替口座：00140-7-39161
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

56

2009年7月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



2001年に開業した名古屋市のガイドウェイバス。大曽根から小幡緑地までの6.5kmは高架の専用道路を走り、その先は一般道路を走る。道路特定財源を使った事業で1km当たり54億円程度掛かったらしい。6.5kmの高架の下の道路で片側1車線しかなかった部分はどれだけだったか？ どう評価したらよいか？ (撮影 杉田正明)

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

会の活動報告

- 「自動車購入補助金に反対する声明」を発表
(清水真哉) 2
- 第15回総会を開催(林 裕之) 4
- 2008年度活動報告 / 2009年度活動計画 6
- 2008年度決算・2009年度予算 8
- 懇親会を終えて(清水真哉) 8
- 2009年度世話人の顔ぶれと役割分担 9
- 会員アンケート結果の概要(後藤 昇) 10
- こども環境学会に参加(朝倉幹晴) 12

講演録・論評

- 総会における谷口綾子さんの講演(杉田久美子) 13
- 禁止ではなく、肯定を！安心はエンパワメントと
安全な環境でこそ(今井博之) 20
- 交通安全について遺族の立場からのコメント(佐藤清志) 29
- 「脳死・臓器移植法改正案」に思うこと(佐藤清志) 31

投稿

- クルマ優先の現場から(1)
武蔵小杉駅北口ロータリー (井坂洋士) 33
- 望まれる“エコ市民証”の発給(小林和彦) 34
- 総会出席ーたくさんのことを学びました(木村孝子) 35
- クルマありになって変わったこと(梅沢 博) 36
- まずは歩いて、クルマを問う(椎名文彦) 37

案内

- メンバーリスト・ワーキンググループ 案内 37
- おすすめ書籍の紹介 38
- 会員の新聞投稿記事 39

メッセージほか

- 2009年度総会への会員メッセージ 40
- 世話人・地域活動連絡係からのメッセージ 41
- 新入会員からのメッセージ 44
- クルマ社会を問い直す会会則 44
- 代表・事務局・会計より / 投稿規定 45
- 案内板 48

「自動車購入補助金に反対する声明」 を公表

清水真哉(世話人)

先の5月29日に衆議院で可決された2009年度補正予算に自動車購入補助金が盛り込まれましたが、それに先立つ5月6日、クルマ社会を問い直す会では「持続可能な地域交通を考える会」「自転車スイスイ」の二団体と共同で、「自動車購入補助金に反対する声明」を発表し、内閣府、国土交通省、環境省、自由民主党、民主党、公明党、社会民主党、日本共産党、朝日新聞社、毎日新聞社、読売新聞社、産業経済新聞社、東京新聞、しんぶん赤旗、交通新聞社に電子メール

で送付しました。技術的要因で経済産業省と日本経済新聞社には送付できませんでした。

それに対し、首相官邸ホームページ「ご意見募集」コーナー担当と日本共産党中央委員会国民の声室メール係、赤旗編集局読者室から受領確認のメールがありました。

そして国土交通省より回答が来ました。

ここに声明の全文と、国土交通省からの回答を紹介いたします。

内閣総理大臣	麻生 太郎 殿
国土交通大臣	金子 一義 殿
環境大臣	斉藤 鉄夫 殿
経済産業大臣	二階 俊博 殿
公明党代表	太田 昭宏 殿
民主党代表	小沢 一郎 殿
社会民主党党首	福島 瑞穂 殿
日本共産党委員長	志位 和夫 殿

2009年5月6日

「自動車購入補助金に反対する声明」

クルマ社会を問い直す会(代表・杉田正明)
持続可能な地域交通を考える会(神奈川県川崎市)
自転車スイスイ(東京都小平市)

現在、国会で審議されている2009年度補正予算の追加経済対策に自動車購入補助金なるものが含まれている。これは先の高速道路土日千円に続いて、自動車という特定の交通手段、産業に対する偏向した支援である。

この世界的な不景気にあって、たしかに自動車業界の落ち込みは顕著である。

しかし自動車は交通事故により多大な犠牲者を生むとともに、地球温暖化と大気汚染の主因であり、公共交通機関の減便・廃止や商圈の大規模化による身近な商店街の衰退などを招いている。

一方、自動車は利用者にとっても、飲酒後は乗れず、石油価格の変動により利用が制約されるなど、その不便さが感じられ始めている。近年はとりわけ若者の間で、趣味としてのクルマの人气が低下してきたことも指摘されている。

それに加え、都心居住の進展により自動車がなくとも暮らせるようになってきたり、カーシェアリングなど保有によらない自動車の新しい利用法が現れてきたことや、自転車通勤が新しい生活スタイルとして広がってきたことなども合わさって、自動車の売上不振に輪を掛けている可能性がある。これら全てのクルマ離れと言える動きは、時代に合わせた国民および市場の選択である。

ところが自動車購入補助は、こうした市場の選択を歪ませ、今後向かうべき時代に逆行する。

エコカーへの乗換えと言うが、環境にとっては自転車や公共交通機関の方がより良いことははっきりしている。軽自動車で5万円、12万円といった額の補助金が出るとなると、自転車なら高級車を無償供与できてしまう。鉄道やバスの無料乗車券を配布することも可能であろう。

しかし今度の政策では、自転車や公共交通、カーシェアリングなどを利用している人たちには一切恩恵がない。自動車という環境や社会に負荷を与える乗り物に、環境対策を装って補助金を出すことの欺瞞は明らかである。

更にこの自動車購入補助の財源になる税は、自動車に乗らず環境に負荷を掛けない生活を心掛けている人、自動車を経済的・年齢的・身体的等の理由で持てない人も等しく負担せねばならない。このような不公平な政策は、納税意欲の著しい減退を招くものである。

自動車購入補助に予定されている約3700億円のお金は、地方鉄道の近代化や新型路面電車ならびに自転車道の整備、都市機能の中心市街地への集約化など、自動車なしで暮らしている社会基盤の構築のために用いることが適切である。

以上、クルマ社会を問い直す会、持続可能な地域交通を考える会、自転車スイスイの三団体は諸賢に、国会での審議において自動車購入補助金の導入を見送る英断をされることを求めるものである。

[国土交通省からの回答]

国土交通ホットラインステーションをご利用いただき、ありがとうございます。お問い合わせ頂いた案件につきまして、自動車交通局総務課より以下の回答が参りましたので、お送りいたします。今後とも、国土交通行政にご理解、ご協力を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。(国土交通ホットラインステーション)

「お問い合わせいただきました件ですが、地方部等において自動車が生活のための重要な足となっているところ、運輸部門は総CO₂排出量の約2割を占めており、大きな排出源としてその削減努力が求められている中、環境性能に優れた自動車の買換や購入を促進することは、環境対策の観点から大きな意味を有しています。

また、我が国自動車産業は、出荷額で製造業全体の約2割(54兆円)、関連産業を含めた従業人口で全体の約1割(501万人)を占めるなど、極めて裾野の広い産業であり、厳しい経済状況の中、自動車産業の活性化は、我が国経済全体の活性化の観点からも重要であると考えています。

今後も国土交通行政を宜しくお願い致します。」

4月18日、東京都世田谷区北沢の北沢区民会館「北沢タウンホール」で第15回総会が開かれました。参加者は25名(内非会員3名)、白紙委任状101通と併せて総会定足数(104)を超え、総会が成立しました。

まず杉田正明代表が挨拶を行いました。挨拶の中で、杉田代表は、地球温暖化がすでに暴走段階に入りつつあるとの指摘もなされている現在、主要な二酸化炭素排出源である自動車を生産する企業を支援するのではなく、脱クルマの産業に変え、それに応じて都市の構造も変えていくことの重要性、及びそれを推し進めるべき当会の役割の大きさを指摘しました。

代表の挨拶の後、総会議長に鈴木一之さんを選出し、議事に入りました。2008年度の活動と決算について報告され、承認されました。次に2009年度活動計画案と予算が提示され承認されました(承認された議案はp6~p8に記載)。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2008年度世話人を解任し、2009年度世話人立候補者7名が承認されました。前年度世話人のうち足立礼子さんが役を降りました。また会計監査人として石本隆一さんを承認後、地域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、参加者からの各地の活動報告、問題提起がありました。以下敬称略で要旨のみ記載いたします。

・皆さんは積極的に会報に投稿して頂きたい。また会報を政党や新聞社に送付した場合、送りっぱなしではなく、時には受取人払いで新聞社などの意見を聞いてみてはどうか。(茨城県：木村)

・新聞社は返事をくれないと思う。ただ、会報を送り続けていると新聞の論調に影響を与えることもある。(神奈川県：古川)

・警察は生活道路を時速30kmに制限すると言っているがドライバーは速度制限を守らないから住宅地の道路にはハンプを作ってスピードを出せないようにするべきではないか。ハンプを作れば子どもも我々も安心して道を歩ける。(神奈川県：古川)

・ハンプを作るよう、会として意見書を出すことを検討するべきではないか。(神奈川県：井坂)

・生活道路にハンプを作って安全にするということは、会でも地域でも取り組んでゆくべき課題である。(大阪府：青木)

・警察が高規格道路ではスピードを出してもよいとしていることは矛盾している。このようなことをするとドライバーは高速運転の癖がついてしまい、狭い道路でもスピードを出す。広い道路ではスピードを出してもよいという方針には会としてクレームを出すべきではないか。(山形県：小林)

・地元の萩で、住宅地の交差点にハンプを作ることと市民が気軽に貸し自転車を利用できるようにする「サイクル・エコシティー」構想の提



案をしている。地球温暖化防止策の一つとしてレジ袋の削減が言われているが、車がわずか204m走っただけでレジ袋一枚分の二酸化炭素が出てしまう。本気で温暖化防止をしたいなら、まず、クルマの削減を進めるべきではないか。(山口県：林)

・ハンブを設置すると振動の問題が発生し、近隣の住民がいやがる。要所に人が立って監視をすることが効果があるのではないか。これは雇用対策にもなる。各道路の入り口付近に速度制限装置を置き、また、クルマの側に電波を受け止める装置をつけさせ、クルマに強制的に速度制限させるのもよい。これは技術的に可能である。(千葉県：朝倉)

・危険運転者を助けるような技術開発はするべきではない。OECD加盟国の中で、日本は人口単位あたりの死者数が最も少ないが、クルマを使用していない人が交通事故の被害に遭うことが多くなった。被害者のうち、一位が歩行中、自転車乗車中を合わせた数である。(東京都：佐藤)

・クルマに頼っている人が少ないほど事故死が少ない。日本人は公共交通を多く使っているから事故死が少ないのではないか。ヨーロッパでは生活道路でスピードが出せないような工夫をしている。先日、フランスのリヨンの交通政策担当者の講演があったが、講師は、クルマにのっていない人がこれほど事故死をすることはヨーロッパではあり得ない、と言っていた。クルマを減らして公共交通機関を充実することと道路を安全にすることの両方が大切である。(神奈川県：井坂)

・公共交通機関が充実したから事故死が減ったわけではない。歩行者は犠牲になっている。歩いている人の安全がないがしろにされてきた。(大阪府：青木)

・ヨーロッパと日本では町の構造に違いがある。日本でもせめて町の中ではハンブを作るべきだ。オランダでは、町の中心に近づくともバスが通る道にもハンブがある。(神奈川県：古川)

・日本は食糧を自給しない国になった。作物や生き物を育てる教育をしてこなかった。それが町づくりにも反映され、交通優先になっている。

おろそかにされてきた生命の持っている価値観を大切にするという観点から踏み込んでいくべきではないか。(大阪府：鎌田)

・週末の地方の高速道路料金が1000円になってクルマは増えている。館山から東京まで普段は高速バスで2時間で行けるのに5時間かかった。しかし観光地の施設の入場者は逆に減っている。景気悪化の影響もあるので断定はできないが、この政策の地方への波及効果は低いと思われる。(千葉県：大賀)

・自分が主催している「自転車スイスイ」という会では、昨年小林成基氏の講演会を開いたが、そこで氏は、日本はクルマ優先のゆがんだ道路行政を行い、それによって市民生活は破壊されていることを指摘された。東京の小平市では行政の方から自転車専用レーン整備計画を発表した。これは「自転車スイスイ」の理念にあうものである。(東京都：渡辺)

・1995年の阪神大震災の際には大きな火災が発生し、犠牲者が多数出たが、その時の映像を見ると、消防ホースの上を自家用車が通り、消火活動に支障をきたしている様子が分かる。また、炊き出しで作った弁当を運ぶトラックが渋滞によって走行に支障を来し、大阪からの最初のトラックが到着したのが午後8時であった。自家用車は救急自動車の走行も妨げている。これらはマイカーがもたらす人災である。(神奈川県：古川)

・阪神大震災の犠牲者数(約6400人)は平成18年のクルマ社会の犠牲者数とほぼ同じ、しかしこの数字に対して「少なくなったのでよかった」という報道があった。命がどのように扱われているか見てほしい。(東京都：佐藤)

《会の活動》

●5月24日、08年度の総会が開かれました。

総会では、会員から、地域で行っている活動について紹介する発言が多数ありました。

また、所正文さん(国士舘大学教授)が「高齢ドライバー激増時代」という題で講演を行いました。高齢ドライバーが増えている状況や、高齢免許保持者に対する硬軟織り交ぜての対応、高齢歩行者への安全対策等についてプロジェクターを使って分かりやすく話されました。

●会の活動の中心となる会報の発行は、杉田(正)を中心に、足立、林が協力し、予定通り、7、10、1、4月に発行しました。

●会のホームページは、清水が担当しました。近時、ホームページでの広報が重視されています。そこで、ホームページの充実の一環として、<http://toinaosu.org>というドメインを取得しました。

●後藤担当の東京月例ミーティングは、毎月第4土曜日に、会の事務所のある生活思想社で行われました。

特定の分野に詳しい会員に問題意識のあることを話してもらうという事はできませんでしたが、6月に、全国交通事故遺族の会の戸川さん、片瀬さんに、ドライブレコーダー、自賠責保険の問題点、について話していただきました。

●また、9月7日に、青木が、大阪で、『0からの風』上映会を兼ねて、大阪ミーティングを開催しました。会員でない方も見え、充実した話し合いがなされました。

●9月23日には、横浜カーフリーデーに参加しました。初年度から連続参加しており5回目になります。今年も「道は誰のもの」と「LRT紹介」のパネルを展示しました。

日本のカーフリーデー運動は、毎年1ないし2都市ですが参加都市が増えており、ゆっくりですが広がりを見せています

●杉田(正)代表は、横浜カーフリーデーの参加団体の交流会で、問い直す会のめざしていることをアピールしました。また、10月に東京で行われた、「環境、交通、まちづくり市民フォーラム」で、ク

ルマの外部的費用について説明しました。

●問い直す会として、意見書の提出は重要な活動です。

08年後半は、世界金融危機による景気低迷が顕著なことから、政府は経済対策として、高速道路料金の大幅引き下げを盛り込みました。これに対し、差し止めを求める緊急共同声明、という形で、10月後半、他5団体との連名で、政府機関、政党、報道機関、公共交通事業者に送りました。

景気低迷に対する経済対策としての、高速道路料金大幅引き下げ、に反対する声は当初聞かれなかったのですが、近時、マスコミや、新聞の投書欄にも少しづつ現れ始めています。

●11月8日には、地域活動連絡係の中村欣嗣さんが中心になり、ドイツ、フライブルク在住のジャーナリスト、村上敦さんの講演会「フライブルク市の交通政策と持続可能な未来交通」が、札幌で開催されました。

市当局により、コンパクトシティーを目指す都市計画と連動させて、公共交通の充実を図る施策がなされていることが話されました。

●08年度の問い直す会の重点活動テーマの一つは、「クルマの社会的費用課税を進めるよう求める」ですが、活動を進めていく上での内部的な学習会が、11月、12月と2回に渡って開かれました。杉田(正)代表がクルマの社会的費用をどう把握するかを中心に話をしました。

●また、11月の第3日曜日は、国連が定めた「世界道路交通犠牲者の日」に当たります。しかし、まだまだ、この日の存在が知られておらず、知らせていくことが必要とされています。

そこで、地域活動連絡係の、井坂洋士さん、佐藤清志さんが中心となり、広報用のリーフレットを作りました。リーフレットは会報とともに会員に配布しました。

●警察庁の、道路の規制速度の検討委員会は、4月2日、生活道路は時速30キロ以下が望ましいという報告書をまとめました。また同報告書はハンプの設置や道路をクランク状にすることも提言しました。これらは、問い直す会が長年主張

してきた、ゾーン30やハンブ、クランクの設置の主張が、認められたものといえます。

《会員の活動》

●また、会員が各地で講演や報告等をする機会がありました。

前代表の古川量巳さんは、10月に、地元藤沢で、「クルマを止めて地球温暖化防止に貢献しよう」という講演をしました。

京都の今井博之さんは、11月、TAV（交通死被害者の会）主催のシンポジウム「交通死0をめざして」でビジョンゼロについて講演しました。

●10月17日から3日間にわたり、路面電車サミッ

トが福井で開催されましたが、会員で「ふくい路面電車とまちづくりの会」（ROBAの会）代表の内田桂嗣さんは、ROBAの会としてこれに参画し、実行委員会で中心的役割を果たしました。問い直す会の会員の参加もありました。

●また、同じ11月に、去年に引き続き、東京小平市の「自転車スイスイ」主催で、自転車活用推進研究会の小林成基さんによる講演「クルマ離れ加速 自転車が似合うまちへ待ったなし！」が開催されました。会員で「自転車スイスイ」代表の渡辺進さんは講演会開催の中心として活躍しました。そして、講演の内容は、今年もパンフレットとして再現され、多くの人に読まれています。以上

クルマ社会を問い直す会2009年度活動計画

2009.4.18総会決議

◇新年度の重点テーマ

1) 自動車利用者に社会的費用負担を求める。（担当：杉田正明）

ガソリン税増税、高速道路の低額化・無料化反対、クルマ購入補助反対などの活動も含めて。

2) 自動車の安全性能基準の制定を求める。（担当：杉田正明）

3) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。（担当：清水真哉）

COP15コペンハーゲンに合わせた活動、その他。

4) ドライブレコーダーの全車搭載義務化を目指す。（担当：青木勝）

◇問い直す会の基本的組織運営

1) 年四回の会報の発行(7,10,1,4月)（担当：杉田正明、林裕之）

2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当：杉田正明)

3) ホームページの運営・内容の拡充(担当：清水真哉)

◇継続して行う活動

1) 東京月例ミーティングを開催する。（担当：後藤昇）

土曜日午後の開催が定着していますが、今年は三ヶ月に一度、土曜でなく金曜の夜に開催します。また年四回この場で会報の発送作業を行っています。

2) パブリックコメントなどへの対応

これまでも省庁などからパブリックコメントの公募があった際には適宜対応してきましたが、今後も省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していきます。

3) 横浜カーフリーデーに参加する。（担当：後藤昇）

◇実施を検討している活動

1) 講演会・学習会

地球温暖化問題に関する学習会(担当：杉田正明)

自動車の安全性能基準に関する学習会(担当：杉田正明)

2) リーフレットの作成

昨年、井坂洋士さんの御努力と他団体との協働により「世界道路交通被害者の日の啓発リーフレット」が作成されました。今年も何らかのテーマでの作成を検討します。

案 「社会的費用課税」(作成担当：杉田正明)

「クルマ社会と子供たち」(担当：杉田正明)

「自動車の安全性能基準」(来年度を目途に。作成担当：杉田正明)

「地球温暖化と自動車利用の関連」(担当：清水真哉)

3) 総選挙で各政党への質問状を出す。(担当：井坂洋士)

4) 「世界道路交通犠牲者の日(11月の第三日曜)」の活動に取り組む。(取り纏め担当：清水真哉)

予定される活動地域：北海道、東京、大阪

5) 「こども環境学会」に参加する。(連絡担当：朝倉幹晴)

6) 地域活動の促進

大阪(担当：青木勝)

7) 他団体との交流の促進

8) アースデイへの将来的な復帰参加を検討する。

9) 「クルマ社会と子供たち」パンフレット増刷

会計報告・予算

2009.4.18 総会決議

2008年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2008.4.1 ~ 2009.3.31) (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	4,716	4,716		会報作成費	330,000	273,845	*3
会費	770,000	631,640	*1	郵送・連絡費	160,000	148,100	
カンパ	200,000	268,400		事業費	200,000	150,659	*4
雑収入	25,284	4,700	*2	交通費	70,000	68,690	
				事務費	10,000	12,865	*5
				渉外費	60,000	12,200	*6
				事務所使用料	144,000	144,000	
				会場費	20,000	11,900	
				雑費	6,000	0	
				次期繰越金		87,197	
合計	1,000,000	909,456		合計	1,000,000	909,456	

*1 納入者215人・団体(のべ人数)

*2 会報・ブックレット等の売上

*3 会報51号から54号分

*4 講演会(30,000円)・冊子作製(84,840円)等

*5 コピー・印刷費等

*6 横浜カーフリーデー(3,000円)・こども

環境学会(6,000円)等

2009年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2009.4.1 ~ 2010.3.31) (単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	87,197	会報作成費	300,000	*7
会費	700,000	郵送・連絡費	160,000	
カンパ	100,000	事業費	130,000	*8
雑収入	12,803	交通費	70,000	
		事務費	10,000	
		渉外費	60,000	
		事務所使用料	144,000	
		会場費	20,000	
		雑費	6,000	
合計	900,000	合計	900,000	

*7 会報55号から58号分

*8 講演会等

総会における講演会

総会の議事および会員の報告・意見表明の後、講演会を行いました。講師は谷口綾子(筑波大学大学院都市交通研究室)さんで、講演タイトルは「かしこいクルマの使い方 モビリティ・マネジメントの概要と事例」でした。この内容については講演録で紹介いたします。

懇親会を終えて

清水真哉(世話人)

2009年度クルマ社会を問い直す会総会では、谷口綾子さんによる興味深い講演と熱心な討論の後、夕刻6時過ぎより総会の会場で、ビール、発泡酒、日本酒、ワインなどを手に、お寿司や乾き物をつまみながらの懇親会が開催されました。

私がクルマ社会を問い直す会に入会し、総会、

そして懇親会に参加するようになってから十年は経つでしょうか。杉田聡さんが代表をされた最後の年かその前の年が、私が総会に出た最初の年だったように不確かながら記憶しています。その後は三田直水さん代表の時代、古川量巳さん代表の時代、そして今、杉田正明さん代表の時代と、一年も欠かさず出席を続けてきました。

いつの年からか、総会の会場でそのまま懇親会に入るといふスタイルが定着しました。飲食店ではないので他の客に遠慮することなく、全員で語り合うことが出来ます。恒例となっている参加者全員の一人一言では、普段なかなか話す相手を見出し難い、クルマ社会に対する思いの丈を、皆さん吐き出すことが出来ているのではないかと思います。

私は問い直す会以外にも、鉄道問題など交通関係の市民運動やまちづくりの運動に関わっていますが、そこで活動している人たちは必ずしもクルマの問題から出発している訳ではなく、自

動車が好きな人も珍しくありません。それぞれの団体にはそれぞれの特色がありますが、クルマの問題点を厳しく見つめるところから交通体系や都市計画のあり方を考えようとしている団体はクルマ社会を問い直す会以外にはなかなか存在しないのです。そしてクルマ社会の問題について、ここにおけるほど忌憚なく語り合える場を私は他に知りません。

問い直す会の会員数は減少を続けていますが、ホームページから入会の手続きをして下さる方が時々おり、総会において新しいメンバーと知り合うことも出来ます。

毎年、東京でしか総会を開催していないことに、事務局としては地方の会員の方たちに対して申し訳ない思いはありますが、是非一度この懇親会に参加されて問い直す会の会員であることの良さを実感してみたいと願っております。総会、それから楽しい懇親会に、皆さん、是非御参加ください。



2009年度世話人の顔ぶれと役割分担

新年度の世話人はこんな顔ぶれです。



(左から) 後藤・林・杉田(正)

青木・清水・杉田(久)

朝倉

総会翌日に開いた新世話人会にて次のように分担を決めました。どうぞよろしくお願いたします。(世話人連絡先名簿は本会報送付時に同封)

- 代表： 杉田正明(再任)
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(再任)
会計、名簿管理：青木 勝(再任)
会報： 杉田正明(再任)、林 裕之(再任)
(非特定)： 朝倉幹晴(再任)、杉田久美子(再任)

■ はじめに

09年総会出欠票とともにアンケートの回答を返送していただきましたが、100名弱(95名)の会員の協力を得ました。ありがとうございました。

■ アンケートの意図、目的について

このアンケートの意図、目的は、アンケート用紙にも書きましたが、活動の改善点を知ることにあります。

近時、問い直す会の会員が少しずつ減少しており、また総会の出席者も発会当初より減少しています。そのため、これから世話人会・問い直す会はどういうことをしていったらよいか考える上での情報・資料を集めようとするものです。

そこで以下の項目についてお聞きしました。

- ① 会の現状、現況(男女比、年齢構成等)
- ② 会員の関心事項
- ③ 会報についての会員の意見
- ④ 会の活動の仕方について

以下概要を報告します。

■ 会の現状、現況

まず**男女比**です。アンケートからは約5対1の結果が出ました。ただこれは必ずしも正確ではないようです。会員名簿からは約4対1と推定されますが、こちらが正しいようです。

女性の社会参加率は男性より低いと思われませんが、もう少し女性の比率が高いのが望ましいと思います。

また、**年齢構成**は、 95名中

- ・30歳未満が 2名
- ・30歳から49歳が 35名
- ・50歳から69歳が 46名
- ・70歳以上が 12名 でした。

予想していた以上に30歳から49歳が多いのですが、30歳未満が2名ということから、30代よりも40代が多いと思われれます。20代、30代の会員

を増やすことが必要です。

どういう経過で入会したかについては、「新聞雑誌を見て」が各階層で約半分を占めました。次に「友人を通じて」、その次が「問い直す会が主催・参加するイベントを通じて」と続きました。

ただ、50歳以上にはなかったのですが30歳未満、30歳から49歳の層で「ホームページを見て」がありました。30歳未満が2名中1名、30歳から49歳では35名中6名が「ホームページを見て」に印を付けています。新会員の加入にはホームページの充実が必要とされています。

■ 会員の関心事項

これは2つまで答えてもらいました。

・公共交通の充実	48
・交通安全	40
・自転車交通	14
・健康被害、景観自然破壊	19
・CO ₂ 、地球環境破壊	19
・地域の再生、町作り	15
・自動車の教育子育てへの影響	6
・高齢化社会への対応	7
・道路建設問題	14

公共交通充実や交通安全への関心が高いという結果が出ました。また意外に道路建設問題への関心が高いのが注目です。

そのほか、事故後遺症の問題、人間優先を実施する政治体の確立、駐車場の乱造による街景観の破壊、安心して歩く権利、交通遺児問題、クルマなしで暮らせる街づくり、道路の使い方を変える方法、免許制度の矛盾、などがありました。

■ 会報についての会員の意見

会報で直してほしい所については、立派な会報である、なるほどと思う記事が常にあるというお褒めの言葉も頂きましたが、次のような指摘を頂きました。

会員の地域での活動のレポートが少ない、投

稿がもっともっとあると良い、ボリュームがありすぎてじっくり読めない、文字が小さいという指摘が複数ありました。

そのほか、原稿の締め切りから発送の期間が縮められると良い、投稿が没にされた・一人一人を大切にしてほしい、問題を投げかけ・それへの投稿を継続して載せるとよい、という指摘がありました。

なお、会報に載せてほしい記事では、会員の地域での活動や、どう地域を変えたか・行政を動かしたか、会員紹介(会員相互は意外に知り合っていないので)、風刺画があるとほっとする、会報を読んで生活をこう変えた、などの要望がありました。

■ 会の活動の仕方についての会員の意見

まず、対外的な会の活動の進め方について、は

- ・どちらかといえばクルマの規制を強く求めていくが40、

- ・どちらかといえば、クルマのもたらす弊害を個々の的に除去することを求めていくが43になりました(無回答が12)。

約1対1です。これは30歳未満、30から49歳、50歳から69歳、70歳以上のどの年齢層でも共通です。

私としては、強い規制を求める声が圧倒的に多いのではないかと予測していましたが、意外と会員は柔軟な意見を持っていました。

会がこういうことをすれば参加できるでは

・地域ミーティング	14
・会報への投稿	8
・署名活動	5
・講演会	5
・パブリックコメントへの参加	4
・関西地区での活動	3
・会報を読み続ける	1
・徒歩旅行会	1
・社会への広報啓蒙活動	1
・省庁交渉	1
・道路ウォッチング	1
・脱クルマによって雇用を作る活動	1
・さまざまな交通施策の余命損出改善効果 対費用を比較するようなシンポ	1

などが書かれていました。

会の運動・運営についての自由記載の欄には

- ・地方ブロック単位(東北、中部)の支部があると良い
- ・講演をもとに発展させられると良い
- ・危険な道を歩いてみる企画をやると良い
- ・地方ミーティングに参加してみたい
- ・公共交通の海外視察をやってほしい
- ・会報を寄贈している団体にも同じようなアンケートをやったらどうか
- ・足なが育英会について記事を書いてほしい
- ・クルマを非難することが強すぎないか
- ・クロネコメール便の利用は会の主張と矛盾している
- ・厳罰化に与することはやめてほしい
- ・MM(モビリティマネジメント)の講演はおかしい(体制的な感じがする MMは渋滞緩和の施策に過ぎない)
- ・会として見識を広めては一中西準子さんの環境リスク論を学ぶとか
- ・マスコミに取り上げてもらい裾野を広げたらよい
- ・高速道路料金引き下げ反対の共同声明のような、ぴりりと効き目のある発信をして世の大勢に影響力を行使してほしい
- ・ヤマト運輸の牽引自転車の違反を何とかしよう
- ・「間接的殺人」という観点からは他の運動(反肉食など)とも共通するところがあり、互いに学びあえるのではないかの記載がありました。

■ 最後に

以上 概要をお伝えしました。

世話人会としてできることには限りがありますが、アンケートの結果を参考にして活動・運営を改善していきたいと考えています。

なお、アンケートにはその他、会のあり方について質問等記されていましたが、折に触れて回答していきたいと思います。

■ 会報担当杉田よりコメント

杉田が会報を担当して2年経過しましたが、会員の投稿を没にしたことはありません。会報へ

の投稿は会の趣旨に全くあわない非常識な投稿があれば考えますが、すべて掲載する方針で臨んでいます。

レポート
会の活動

こども環境学会に参加、 当会会員今井博之氏・佐藤清志氏が報告

朝倉幹晴(世話人、こども環境学会千葉大会実行委員)

こども環境学会第6回大会(千葉大会)が4月23日(木)~26日(日)が千葉市「きほーる」において開かれました。当会は24日(金)1~5時の分科会「安全と子どもの遊びが保障される環境とは?」運営準備に実行委員として関与し、当日も私(朝倉)が全体の司会をつとめました。

まず仙田満氏(学会会長)の挨拶の後、シュナイダー氏(フロリダ大学教授)から、「子どもを狙った暴力犯罪について、実際の犯罪とは別に、犯罪不安により、親たちは子どもを歩かせなくなること、肥満・体力低下・直接体験の不足につながる」「犯罪防止のためには物理的な街のデザインと社会的な対策を組み合わせる必要がある」などの基調講演がありました。

次に、山本俊哉氏(明治大学)から千葉県市川市の小学校で「子どもの安全マップづくり」を通じて地域の総合力で街を改善していく事例の報告がありました。

そして、それに引き続き当会会員の今井博之氏から「安心はエンパワメントと安全な環境でこそ得られる」と題しての報告が行われました。その内容は、本会報の講演録にご本人の原稿で

掲載しておりますので、そちらをご覧ください。

次に小栗幸夫氏(千葉商科大学教授)からは、小型・低速で歩行者への事故・圧迫を低下させた車「ソフトカー」の紹介がありました。

報告の最後として、当会会員の佐藤清志氏から、事故防止への想いを切々と訴えた報告が行われました。この内容についても、本会報の講演録にご本人の原稿で掲載しておりますので、そちらをご覧ください。

これら報告に続いて仙田氏、カレン・マロンさん(オーストラリア・ウーロンゴン大学教授)、樋野公宏氏(建築研究所)、今井氏、山本氏の5氏によるパネルディスカッションが行われました。

クルマ社会を問い直す会は、クルマと道路に関連してこどもの交通環境や遊びの環境の改善が重要であると位置づけ、これまで外部の団体と協力してきています。こども環境学会ともできる範囲で連携する方針で関わっており、一昨年の横浜大会に引き続き今回の千葉大会にも参加いたしました。

総会における谷口綾子さんの講演 かしこいクルマの使い方 モビリティ・マネジメントの概要と事例

去る4月19日総会終了後、筑波大学大学院都市交通研究室の谷口綾子氏に「かしこいクルマの使い方 モビリティ・マネジメントの概要と事例」というタイトルで講演をいただきました。新世代の先生ならではの、クルマ問題へ立ち向かう明快な知見と研究の解説、豊富な実践事例紹介を聞き、参加者は大いに触発され、会場が盛り上がった印象を持ちました。

密度の濃い内容をまとめるのは私には悩ましい作業でした。理解とまとめる力不足で、先生のお話を十分に、正確にお伝えできないと思います。もっと深く正確にお知りになりたい方は谷口先生から講演で使用されたパワーポイントの資料を事務局でいただいていますので、お申し付け下さい。加えて参考著書も挙げていますので、ご活用下さい。

以下私の理解した範囲でのまとめになりますので、講演内容を紹介いたします。

◆はじめに

皆さんの会のタイトルが好きで、今、まさに問い直さなくてはいけない、いい時に来ていると思います。これを機に国民の中で盛り上がってほしいと思っています。専門である土木の交通工学、交通計画の分野で、「クルマ社会でない、みんなが豊かになれる社会にするため



クルマ社会を問い直す

に、何ができるか」を研究しています。

◆資料からクルマ問題を考える

①自動車と公共交通のメリットとデメリットを比較

クルマの長所は「移動時間が短い」、「出発、到着時間が自由」、「たくさんの荷物が運べる」、「自慢できる」など9項目もあるのに、公共交通の長所は「友だちと話ができる」、「移動中本を読むことができる」の2項目。反対に公共交通の短所は「混雑する」、「利用できる時間が制限される」、「経路を自由に選べない」、「天気によって左右される」など、14項目もある。反対に、クルマの短所は「渋滞がある」、「ガソリン代や維持費がかかる」の2項目だけ。自分だけのことを考えれば、クルマが圧勝。

便利な自動車・不便な公共交通 (Everitt & Watson, 1987)		
	長 所	短 所
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 移動時間が短い 出発、到着時間が自由 経路の選択が自由 たくさんの荷物を運べる 逐一、料金を払う必要がない 自慢できる プライバシーが守られる 気分が高揚する (地方部では)定時性がある <p>9項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞することがある ガソリン代、維持費がかかる <p>2項目</p>
電車やバス	<ul style="list-style-type: none"> 友達との会話 移動中、本を読むことが出来る <p>2項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> 利用できる時間が限られる 経路を自由に選べない 少しの荷物しか運べない 毎回料金を支払う必要がある 駅、停留所まで遠いことがある 快適な環境とは言えない 自慢できない／天気によって左右される 混雑する／職員の態度が悪い 衛生的でない／騒音がある／危険がある 移動時間が長い／(定時性がない) <p>14項目</p>

自動車の圧勝！

②旅客輸送分担率の推移（茨城県）の1965年と2003年を比較

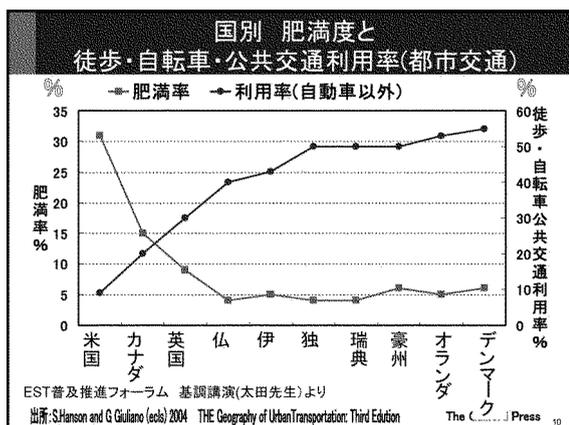
クルマが倍以上になっている。45年前前は自家用車の分担率は20～30%、現在では9割を超えている。クルマは便利で快適。でもこれで本当によいのだろうか？

③「一人を1km運ぶのに排出するCO₂」・「エコ活動による1年間のCO₂削減量」

乗り物別にみると、自家用車が圧倒的に多い。エコ活動別に見るのも興味深い。様々な自動車以外のエコ活動を全部しても、その人がクルマを使っていれば、すべて帳消しどころか、CO₂をさらに出してしまう。「CO₂のりもの凶鑑」(ほるぶ社)という絵本はお子さんにも分かり易く比較している。

④その他にも問題が……

(ア)「欧米の国別肥満率と徒歩・自転車公共交通利用率」。きれいな相関関係。アメリカはもっともモータリゼーションが進んだ国で、クルマの分担率は9割を超え、肥満率は30%を超える。一方、デンマークやオランダなどは公共交通利用率が高く、肥満率は低い。日本でもメタボ問題で騒いでいるが、ちょっとクルマをやめれば、解消されるのではないか。



(イ)クルマの維持費は購入費用を含まないで、一日あたり持っているだけで約2,000円。これを学生に見せたらびっくりして、つくばで試算した。駐車場料金が安いつくばでも軽700ccで900~1000円かかっていた。

(ウ)クルマの事故リスクは、50年間1万キロ/年利用し続けると、300人に1人が事故死、250人に1人が死亡事故の加害者になる。これは大変高い確率。

小学生に聞くとクルマより、地震・飛行機事故が怖いと言うが、実際の事故に遭遇する確率は1000倍~1万倍交通事故の方が高い。日常起きているので感覚がマヒ。報道の仕方にも関係がある。

(エ)「よくみれば、ナズナ花咲くかきねかな」(芭蕉)の心。ナズナのような地味な花に気づくことは自転車ではありえない。クルマでは絶対無理。歩いて、しかもゆっくりゆったりした気分でないと感じかない。クルマは密室なので季節の匂い、草木や田んぼの匂い、季節の移り変わりも伝わってこない。自然との関わり、近所の方との会話、地域との関わりはクルマ依存の生活では薄れ、減ってしまうのではないか。

⑤子どもの乗せられ移動(クルマ)への危惧

東京工業大学の学生に傲慢性の程度を計るアンケートを行った。傲慢性の尺度と一緒に、子どもの頃どういう生活をしていたか?(例えば、食事の時、いつも家族と一緒に食事をしていたか? いつもテレビを見ていたか? 地域のお祭りにはよく参加したか? 子どもの頃、移動するのにいつもクルマだったか? 等)を調べ、それと傲慢性の関係を分析したところ、統計的に有意だったのは「子どもの頃の自動車利用」だけだった。その事から、「子どもの頃、クルマばかり使う家に育った人は大人になると傲慢になる」ということが少し統計的には弱いが示唆された。確かにクルマに乗るとプウプウ鳴らせば歩行者がみんな避けてくれる。自分は避けないでそういうことばかりやっていると、自分が偉いかなと勘違いする可能性はあるのではないか。

★本日のタイトルの「かしこい」という意味は本当に必要な時だけちょっと使うということ。クルマは許容せざるを得ない面もある。そこでクルマのデメリットを補うために、代替手段としての公共交通の整備と公共交通の利用促進をしなくてはいけないと思っている。

◆社会的ジレンマとその解決に向けて

①社会的ジレンマの背景

クルマは便利だけれど、渋滞、環境・健康への悪影響、高い維持費、死亡事故リスク、地域愛着・子どものモラルの低下等のデメリットがあることはわかっている。しかし、一人位はいだらう、みんなも乗ってるし……。分かっているけれど、やめられない。こういう、どっち

をとろうか葛藤する状況を社会的ジレンマという。社会的ジレンマとはいろんな社会内部に潜んでいる構造。

②社会的ジレンマの定義

非協力行動 = 「今の、そして、自分だけ(親とか友達くらいまで)のことを考えて(みんなのことは考えないで)行動する」(長期的には公共的な利益を低下させてしまうものの、短期的には私的利益の増進に寄与する行為)

協力行動 = 「みんなのこと、将来のことを考えて行動する」(短期的には私的利益は低下してしまうものの長期的には公共的な利益の増進に寄与する行為)

このどっちをとろうか葛藤する状況をいう。

③社会的ジレンマの解決策

(ア) 非協力行動から協力行動への行動変容を促すこと

(イ) この解決のために態度、意識を促していかなければならない。この態度・行動変容の研究を始めた時、必ず言われたのは「人々の意識や行動を変えるなんて洗脳ではないか? 行政がする施策としてやるのはけしからん。」

(ウ) 公共施策は「社会的ジレンマの解消」であるべき。そこに社会的ジレンマがあれば、態度・行動変容施策は正当で教育的価値のある施策。だから、公共交通の利用促進はクルマの社会的ジレンマの解消を目指す施策。

◆「クルマをやめてバスに乗る」に行動変容させる3つの方略

一つ目は「カネ」……バスに乗ったら一回ボーナス5,000円、反対にクルマに乗ったら罰金10,000円取られる。お金の方略は行動に強く効く。

二つ目は「チカラ」……分かり易いのは暴力。クルマに乗ったら逮捕して、牢屋に入れる。

以上の2つを構造的方略という。両方とも大変効果が高いが、なくなれば元に戻ってしまうか、悪化することもある。

三つ目(最後)がコトバ(説得、情報)……これを心理的方略という。これは非力に見えるが成

功すれば、深い変化が期待できる。非力なようであってもお金がかからなくて、一度変わってしまえば効果が大きいし、持続する。私は札幌にいた時、クルマばかり使っていたが、ぱたっと止めた。自分が変わったのは交通事故の死者数のデータを見せられたのがきっかけ。環境や健康の問題もあったけれど、私にはこれが効いた。人をひき殺してしまうことには責任はとれないと思った。

★意識・行動変容のためには構造的方略のみでも、心理的方略のみでも無理。道路・バイパスを造る、公共交通を超便利にする、自動車税の増税、ロードプライシングの導入など構造的方略は莫大なお金がかかったり、付近の住民が反対したり、クルマ利用者が猛反対するなど不可能だったり、すぐの好転が難しい。一方、心理的方略だけでも必ず非協力者・逸脱者が出て、協力的な人のお陰で空いている道路を非協力的な人が快適にク

構造的方略のみで社会的ジレンマを解決できる?

- 道路・バイパスをつくる → 莫大な費用
- 公共交通を超べんりにする → 付近の住民が反対
- 自動車税の増税 → 自動車利用者が猛反対
- ロードプライシングの導入 → 導入した首長さんは、次の選挙で敗北?

つまり、コスト、空間的制約、公共受容の観点から(独裁国家でない限り) 構造的方略のみで完全な社会的ジレンマ解消は困難

心理的方略だけでは?

- コミュニケーション、教育、キャンペーンを徹底し、協力行動する人をつくりだす!
- しかし、必ず何人かは非協力的な人が存在
- 協力的な人のおかげで空いている道路を非協力的な人が快適にクルマで走行可能 = **フリーライダー** : 社会的に許容され得ない

それ故、構造的方略と心理的方略を適切に組み合わせることが重要

← これまで、心理的方略は理論的/バックボーン無しに「なんとなく」実施されてきた。心理的方略をも適切に取り入れるのが「モビリティ・マネジメント」

ルマで走行可能になるのは許し難い。そこで、心理的方略をやりながら、構造的方略をきちんと組み合わせることで実施するとよい。特に心理的方略はこれまでは理論的バックボーンなしに、「何となく、場当たりに」行われていた。

◆モビリティ・マネジメントの定義

心理学者、社会心理学者はその知見(理論)を実務に応用することに興味がなかった。そこで、その知見(理論)を交通施策にとり入れた。

一人一人のモビリティ(移動)が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

◆行動変容の心理プロセスのモデル

「どう思えば行動が変わるか?」を考えると、まず「バスを使おう」(行動意図)と思わなくては始まらない。そう思うために代表的に3つの要因がある。

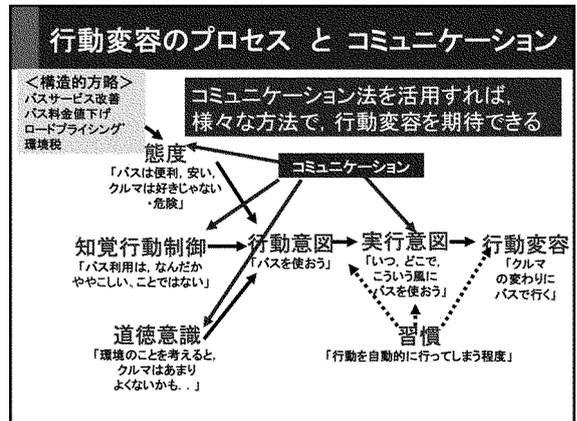
- ①態度・感情「バスが好き、嫌い、バスは便利、クルマは好きじゃあない、クルマは危険という気持ち」
- ②知覚行動制御「実際に難しいかどうかは置いておいて、何となくややこしそう、とっつきにくそうと直感的に思ってしまう意識」
- ③道徳意識「環境や社会のことを考えて社会的規範に自分の行動を合致させようとする意識」

いずれかによって、行動意図の「バスを使おう」が生まれる。しかし、「バスを使おう。」と思ってすぐバスに乗れるか? 行動意図と行動は一致しない。「バスを使おう」と思って実際にバスを使う人は1割~2割と言われている。15年前から行動意図と行動の間に実行意図というものが提案された。これは「いつ、どこで、こういう風にバスを使おう」という具体的な想起をする心理指標行動である。「タバコを止めよう」とか「ダイエットしよう」と行動を変えようとする場合、具体的なことを思わないとなかなか成功しない。

先ほどの構造的方略は主に態度に作用する。例えば、バスサービスが改善されたり、料金が値下げになると、「バスっていい。使おう」と思う。ロードプライシングが導入されると、「自動車っ

ていやだな、高いなあ」と思う。しかし、構造的方略に較べて、心理的方略はその人に応じて、いろいろな心理要因に影響を及ぼすことができる。

例えば、知覚行動制御の所で、「バス利用ってなんか難しそう」と思っている人には「そんなことないですよ。簡単ですよ。」という情報をあげればいいし、実行意図の所でひっかかっている人にはバスの路線図や時刻表や「こうやって乗るんですよ」という情報をあげればいい。クルマ利用の習慣が強い人は行動意図でも実行意図でもネガティブ要因になるので、行動変容は起きにくいということになる。



◆モビリティ・マネジメントMMとは(再)

一人一人の交通(移動)を社会的にも個人的にも望ましい方向に、つまり社会的ジレンマを解決する方向に、だれかに強制されたり、罰金ではなくて、自発的に、つまり、心理的方略で変化するのを促す交通施策。

MMがめざすのは、公共交通の利用促進、公共交通の需要の確保、自動車利用削減、道路混雑の緩和。これは環境問題にもつながっていく。

適切な土地利用の誘導、居住地選択や活動場所の変化、それらで、街自体もかえていくこともめざす。いろんなところに作用して豊かな社会の実現をめざしていく。

その一つのプログラムとしてTFP(トラベル・フィードバック・プログラム)がある。MM施策にはTFPの他に転入者のプログラム、職場や事業所、学校のプログラムがある。

◆MMの代表的技術要素としては

- ①クルマ以外の交通手段の詳しい情報提供(クルマに乗っている人は意外に知らない)
- ②動機付け冊子(クルマはこんなに環境や健康に悪い。交通事故の問題、まちづくりの問題)
- ③アドバイス(個別的にあなたはこうした方がいいですよ)
- ④行動プラン(紙の上でシミュレーション、実行意図を刺激)
- ⑤フィードバック(現状把握)
- ⑥ニュースレター(口コミの代替手段にもなる)

◆事例紹介(バス情報提供)

オーストラリアのパース市で行われている世界で一番成功した例。

パースは公共交通が充実しているのにクルマに乗る人が多い。そこでどんな公共交通の情報があるかの情報提供だけで効果があった。専用のフォルダーにバスの無料チケット1~2枚やバス停や路線図、スーパーや美容院などの地域の生活情報も入れた。1人ずつカスタマイズされた時刻表、表面は自分の家から会社までのバスの時刻表と自宅近くのバス停の地図、裏面はその反対の会社から家の情報。

◆事例紹介(動機付け冊子)

茨城県庁に依頼されて作った高校生向けの冊子。

県にとって高校生は公共交通の重要な顧客。3月の下旬の高校説明会で親御さんと生徒に配布。エコ通学のすすめとして、「通学の交通手段は決まりましたか?」

- ・環境のことを考えると、環境にやさしい交通手段で通いましょう。
- ・たくさんの乗客に囲まれて通学することは社会性を身につける貴重な体験です。クルマだと何をしていてもよく、野放図になります。でも公共交通では他の多くの乗客に迷惑をかけるよう注意しなければなりません。これが社会性に重要です。
- ・公共交通は規則正しい生活になります。バスや電車は時間に縛られていやだと言う人もい

- ますが、逆に考えると時間が決まっているから規則正しい生活ができます。それは体調や精神安定によいです。今後のよい生活、よい仕事をするために公共交通は助けになります。
- ・電車の中でいろいろできます。満員電車だと無理かもしれませんが、お話ししたり、本を読んだり、寝たりもできます。
 - ・交通事故の恐れも少ないです。
 - ・茨城県でも公共交通は減少し続けています。気がついたらなくなっていたなんてならないように、お子さんの通学手段について保護者の方も一緒に考えて下さい。

効果を計測したら、冊子を配った高校生の方が公共交通利用率が高いという成果がでている。

◆事例紹介(実行意図を高める)

竜ヶ崎のコミュニティバス利用促進のための行動プラン。

「かしこいバスの使い方」の動機付け冊子とバス利用プランの資料を見た上でアンケートに答えてもらう。「以下の場合バスを使うことがあると思いますか?」

選択肢に「絶対にない」、「あるかもしれない」、「ある」とした。「絶対にない」を入れたのは「あるかも知れない」を付けてもらうのがねらい。そして、「あるとしたらどのような場面ですか?」と具体的にどんな場合に使うかを考えてもらい、記入してもらう。例えば朝10時頃自宅から市役所前まで行く場合はこういうふうに使えたとその経路をなぞってもらい、シミュレーションしてもらい。公共交通を使うイメージトレーニングをしてもらい、実行意図の活性化やハードルを下げるのがねらい。

こうしたアンケートを市役所にしてもらった。これも様々な所で効果が検証された。

◆TFPの事例紹介1

豪州パースにおけるTFP

*概要:1人ずつカスタマイズした時刻表等の情報や無料チケットを17万世帯に配布。現地に一軒借りて個人別の情報の作成、仕分け、パッキング。一番の関心事は地球温暖化。オーストラリアは渇水。交通部署ではなく、環境の部署が

莫大なお金をかけて実施。道路を造るのに較べたら微々たるお金。非番のバスの運転手が戸別にバスを使って下さいと回ったりしている。

*効果:自動車分担率が6~7%下がり、バス利用者数が実施前に比べ増えている。2、3年後の追跡調査でも増えている。

◆TFPの事例紹介2

筑波大学の取り組み(谷口氏の研究事例)

*特徴:バスの利用促進だけでなく、学生がバス停の近くに住むように居住地選択のコミュニケーションをした。これは世界で初めて。

*背景:昔は学内バスは大学が丸抱え。独立法人になり、運転手の高齢化、車両の老朽化、予算の縮小等で経理を圧迫し、学内バス運行が困難になった。「もっとよいバス」ということで、路線バスを活用した新バスを導入。路線も昔は大学内だけだったのがつくば駅まで延伸された。路線内乗り放題で学生は4,200円、職員は8,400円。97%の割引率。定期券代わりに学生証や身分証にシールを貼るだけ。偽造もしにくいし簡単。ところがこんなに便利になって、こんなに安いのに、目標は6,000枚だったが実際は3,000枚しか売れなかった。これを何とかしたい。氏が2005年に着任してすぐに、MMを実施。

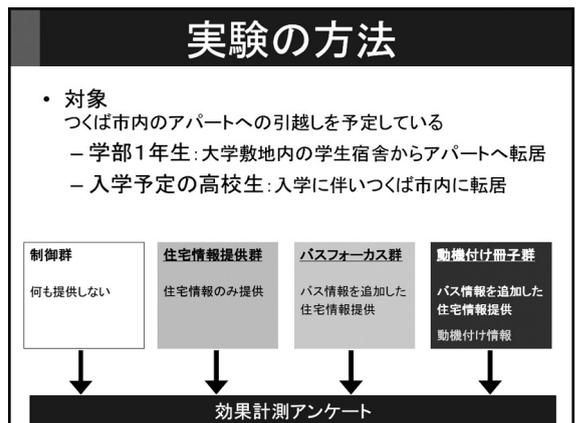
*なぜバスに乗らないかの理由は①時刻表がない②路線図がない③申込み方がわからない④どういう使い方があるかわからない。そこで、それらを解消するためにチラシやバスマップを作成。筑波大学の前に東工大にいたが、そこは学生が10人いて、クルマを持つ者が一人もいない、あるいは親に使わせてもらう位だったが、筑波に来たら免許保有状況は学部1年生は11%と低い、学年が上がるに連れて増えて4年生では6割がクルマを持っていて驚いた。こんなに便利なバスシステムがあるのに、利用者が伸びない。ここは心理的方略を使うMMの出番。そこで、バス定期利用証の販売促進MMを行った。

*動機付け情報、具体的なバス利用例、定期券の買い方、申込書、時刻表などいろんなものを

合わせたチラシを作って学生に配布。大学や事業所で行うトップダウンのよさは上から一斉に全員に配れること。チラシには点線で切り取る申込み書をつけた。それを学生証と4,200円持って丸善に行くだけ。その結果、自動車の分担率が減って、公共交通がかなり増えた。定期券の販売枚数も上昇したが、次の年はそれ程伸びなかった。こういうことをやるだけでは限界があるのか?そこで学生にインタビューを実施。分かったことはバス停から遠いところに住んでいるので使わないこと。それで自発的にバス停の近くに住んでもらうコミュニケーションができないか?都市部ではアパートを選ぶ時、駅から徒歩何分の条件は当然考えるが、地方部ではクルマや自転車を使ったりするので、考えない。そんなことではだめだ。居住地選択時に公共交通の利便性を組み入れてもらうコミュニケーションを行い、公共交通の利便性に焦点を当てるようにすればバスの便利なところに住み、バス利用も促進される。

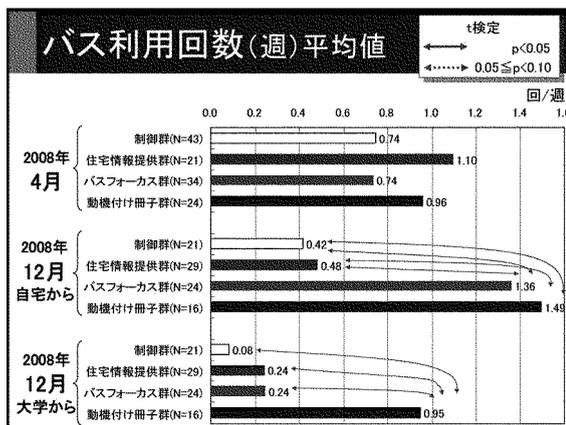
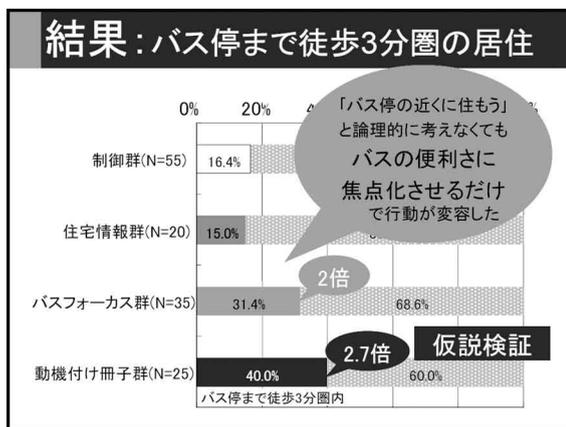
☆対象:つくば市内のアパートに引っ越しを予定している学部1年生(1年生は敷地内の寮に8から9割が住むが劣悪で2年次から出て行く)と入学予定の高校生。

☆内容:①何にも提供しない(制御群)②住宅情報提供群③バス情報追加群④動機付け追加群の4群に分けて、2007年11月~3月にチラシを配布し、2008年4月に効果計測アンケートを行った。



☆結果は:バス停から徒歩3分に住む割合は制御群と住宅情報提供群の15~16%に較べて、バス情

報追加群でその2倍、動機付け群で2.7倍で“すごい”効果があるんだなとびっくりした。面白かったのはバス情報提供群はバスの便利な所に住んでいても、便利な場所に住んでいると思っていないことがわかった。又、4月の引っ越し直後は有意差がなくて、がっかりしていたが、12月に追跡調査をすると、バス情報提供群と動機付け群は自宅から大学へのバス利用率が上昇した。大学から自宅へもバス利用率は動機付け群だけが高かった。これは動機付け冊子に大学からも利用できることが書かれているので、その効果がきれいに出了。



*よくある意見でこれは筑波大学だからできると言われる。そういう側面も確かにある。やりやすかった。しかし、もっと考えていきたいのは引っ越しの機会を捕まえることができる組織があれば、そこでできる。就職や結婚、子ども誕生、転勤という引っ越しの機会を把握できる

会社が、企業マネジメントの一環として公共交通の近くに住むコミュニケーションをすれば、すごく有効だと思う。こういうことを続けていけば、街の構造として、将来的には公共交通を中心にきゅっとコンパクトに集約した街が実現できるのではと思っている。そのためにこれを継続していきたい。

◆他の二つのMM事例

(小学生向けの高齢者、障害者の疑似体験ができるすごろくゲームの紹介や、高校生や大学生向けのどっちが多数派ゲームの紹介がありました。大変新鮮？これも世界で初めてではないかしら?? で興味深い内容でしたが、私杉田のまとめる力が尽きたので略します。)

◆広告について

クルマは一台につき、10万の広告料を使っている。高級車ならもっと高い。

我々は情緒に左右されやすい。クルマの宣伝の攻勢はすごい。公共交通にもイメージ戦略が必要で、情動に訴えることが大事。「公共交通はカッコいい。おしゃれだ。」と印象づけたい。これまでの公共交通の宣伝は例えば、新幹線の宣伝もむしろ、観光地の宣伝イメージが強かった。日常の足のイメージとして向上させたいと思っている。

欧米ではデザインに敬意を払っている。エモーショナル・キャンペーンやキャンペーンポスター、初心者のためのフレーズ集など情動に訴える戦略についても写真で紹介する。デザイン=奇抜な意匠?ではなくて、機能的かつ美的に優れたツールこそが人々の態度や行動を変容させるはず。広報活動には、エモーショナル・キャンペーン&ツール・デザインも重要。

MMには真剣にクルマ抑制を訴える姿勢とほんの少し、遊び心があると楽しくなると考えている。

◆参考文献

- ・モビリティ・マネジメント入門 (学芸出版社) 藤井聡・谷口綾子著
- ・モビリティ・マネジメントの手引き(土木学会)

土木計画研究委員会 態度行動変容研究小委員会編

・社会的ジレンマの処方箋(ナカニシ出版)藤井聡著

◆質疑等の中から

【質問】 3~5年後、アプローチしているところ、構想があれば聞かせて下さい。

【回答】 一番やりたいのは傲慢性と子どもの成育環境。子どもの時からの育てられ方の影響。子育てしているお母さん方にとって、郊外型のショッピングセンターは至れり尽くせり。楽だし、他の人に迷惑をかけないから利用する。でもそこで売られているのは大量生産、大量消費の商品になる傾向。大人になっても同じ生活をするのではないかと。それを断ち切りたい。そうじゃなくて、地元のお店の地産地消で旬の食品を大切に生活のよさに気づいてほしい。

【質問】 3回聞いて毎回違う話が聞けてありがたかった。たばこの広告、コマーシャルについてかつてはマスコミでは批判がタブーの時代があったが、周りを変えた。クルマも変えていきたい。川崎市で人口が急増した地区(武蔵小杉)があり、新住民として、交通の選択で提案したが、交通関係の行政の意識は低く、乗って下さらな

い。茨城県の事例で自治体の意識はどうだったのか? ヒントをいただきたい。

【回答】 関東は乗りが悪い。事業者さんがやればいいという感覚が強い。MMのコトバも知らない。それもあるが、交通の問題が顕在化していないこともあるのではないかと。

【回答】 広告については広告主の力は強い。免許を取らせないコミュニケーションマネジメントを実施したら、取得率が下がり、それが維持され、大変効果があったという大変有名な研究があった。そういうのを自動車会社は恐れます。

【会場からの意見】 お正月新聞で各社は「人とクルマの共生社会」と言っている。我々は抗議して、今やそういうものは逆効果になることを伝えるべき。たばこと同様、健康増進の面からも「クルマは危険な乗り物です」というシールを貼ってもらいたい。

【会場からの意見】 高校の教員をしている。茨城県で3万人に冊子を配布したのには驚いた。山口県では自動車学校の先生が高校に来て説明会があり、その時、「クルマがなければ、幸福はありえない」と生徒達に言っている。茨城県の事例は全国に広めたいと思う。

■ 講演録 ■

今井博之

禁止ではなく、肯定を! 安心はエンパワメントと安全な環境でこそ

No, do not. Yes, you children can.

It is by empowerment to the child and by environmental modification that the security for children is to be built.

はじめに

内閣府が2006年に行った世論調査によると、周囲の子どもが犯罪に巻き込まれるのではないかと不安を感じている人は74%にもおよんでおり、8割以上の方が治安の悪化を感じています。¹⁾しかし、実際の統計で見ますと、子どもの殺人および殺人未遂事件の被害者認知件数

は減少の一途をたどっており、子どもが路上で不審者に他殺されるような事件は過去20年間ほぼ一定で、年平均5~6人であり、しかも、実際は子どもの他殺の約7割は親または親族による虐待か心中によるものなのです(図1)。^{2) 3)}

つまり、実社会でのリスクは極めて小さいにもかかわらず、不安が不安を呼び、増幅されて、社会全体が「不安病」にかかってしまっている

のです。そのような社会病は、子どもたちへの管理を強め、子どもの成長や発達にまで悪影響を及ぼし始めています。ストレンジャー・デインジャー (Stranger danger) を恐れて、「知らない大人とは喋っちゃだめ」「困っている人がいても関わっちゃだめ」「外国人には近づいちゃだめ」などなど、様々な好ましくない傾向が現れています。集団登校などは大勢の大人たちに監視されて、今や道草などありえません。子どもにとってはいい迷惑です。

自分たちの住んでいるコミュニティにより深く関わり、地域の人々と交流することを否定して、子どもが健全に育つのでしょうか。子どもたちにはDo not!ではなく、力を与えましょう。自分の身体を何よりも大切にする心、自尊心と人を信頼する力を育むような取り組みこそ重要な課題ではないのでしょうか。子どもたちには、Yes, you can.を語らなければならないのです。

2007年のこども環境学会で、道草ができるまちづくりをテーマにした特別シンポジウムが開かれました。その中では、子どもが交通事故に遭わないで、自由に移動できて、集団で遊べるような安全な道路を、生活環境の中に造ることが、一つの重要なカギであることが示されました。今回のシンポジウムではこの議論の流れを整理し、主として交通事故の防止の観点から、安全な道、こどもとコミュニティのための道がもたらすであろう成果を示してみたいと思います。

安全と安心は違う

わが国の子ども (15歳未満で0歳を除く) の死亡原因の第一位は、不慮の傷害であり、この事実は1960年以降不変です。2005年の1年間に傷害 (不慮の

傷害と故意の傷害を合わせたもの) で死亡した15歳未満小児の数は966人となっています。図2に1995年との比較を示しましたが、この10年間に不慮の傷害も故意の傷害もどちらもかなり減少していることがよくわかります。⁴⁾

この図を出したのは、子どもの命や健康を脅かす実際のリスクを良く示しているからです。すなわち、安全という意味で不慮の傷害、安心という意味で故意の障害、とくに他殺をイメージしてみますと、図から、それぞれの相対的リスクの比がイメージできるからです。現実のリスクとして、小児の他殺は誇張して語られ、一方、交通事故や火災、溺死、窒息など、不慮の傷害は、他殺の10倍近くの死者が出ていながら、過小評価され続けてきたことが、むしろ問題なの

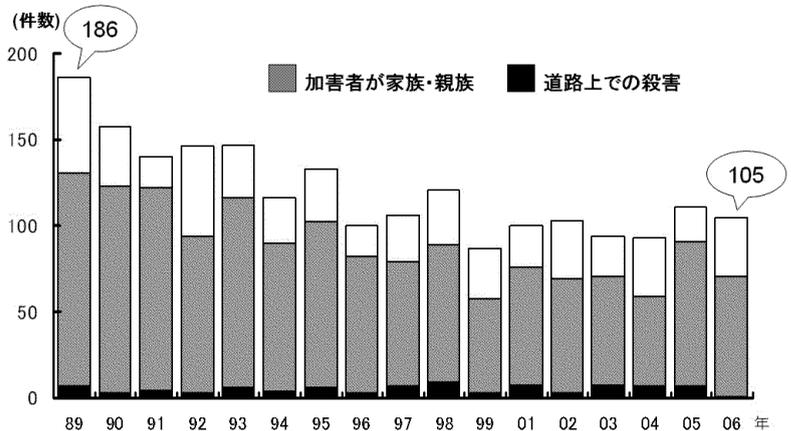


図1 殺人被害者(13歳未満)の認知件数 (警察庁)

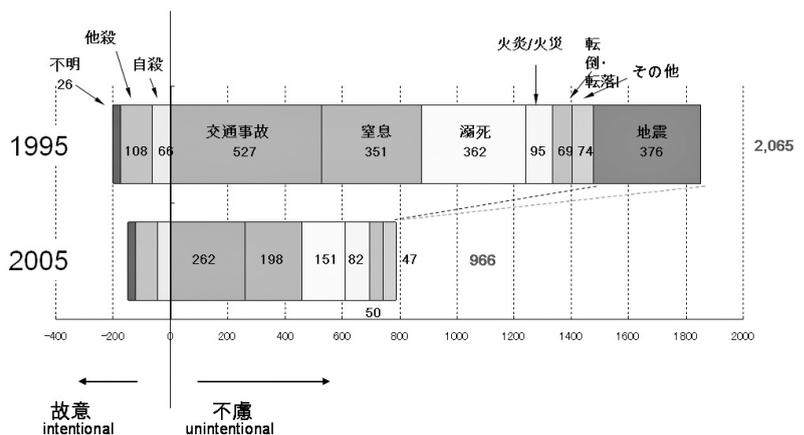


図2 小児(15歳未満)の傷害(injury)による死亡数の比較



講演する今井さん

です。

近年、安全・安心と一言で、一体として語られることが多いのですが、「安心」と「安全」を明確に定義することは実際にはなかなか難しいようです。英語文化圏では「安全」をsafetyと呼びますが、「安心」に相当する言葉がありません。feeling of security とか、sense of security とかに訳しても、しっくりきませんし、安全をどのように認知しているかという意味でperceived safetyという言葉で表されることもあります。しかし、論文などでは、安心ということばよりもその対極にある「不安」という言葉の方がはるかに多く用いられているようです。fear of crimeとか、concern about crimeとか、具体的であり、漠然とした「安心」という表現は避けられます。強いて言うならば、「安心」は「安全」の主観的な評価であり、「安全」は、リスクとして定量化、数値化ができる客観的なものである、というのが私なりの定義です。

先ず「安全」から：交通鎮静化政策

安全と安心の両面から適切な子どもの遊び環境を考えるというのが、今シンポジウムの要旨であります。そこで先ず、安全の面から入って行きたいと思います。そのためには、こども環境学会でこれまでに開催されてきた関連シンポジウムでの議論の流れを、本学会の会長でもある仙田先生のこれまでの研究のまとめと合わせて、紹介したいと思います。

仙田満氏の主張⁵⁾は、以下の通りです。「1960年代半ばから、道は子どもの遊び場ではな

くなった。クルマ優先の道路政策によって、わずかに残された限られた遊びスペースへのアクセスも分断されてしまった。オランダのボンネルフ(歩車共存道路)は1970年代に日本に紹介されたが発展しなかった。住民が望まなかったことも一因である。道が子どものもの、すなわち人間を主役にするものでなければ、都市は復活できない。地域の再生は道の再生に他ならない。」

さて、ここで登場するボンネルフについて少し説明をしておきます。オランダ政府は1976年9月に新しい道路交通法を制定しました。ボンネルフと指定した区域内においては、従来の一般道とは異なる交通法規を適用するというもので、その基本的理念は、①優先権を自動車に与えない、②道路で遊ぶことを禁止しない、③歩道に駐車させない、④高速で走れない(時速30km以下)、となっています。すなわち、ボンネルフの区域内では、歩行者も自転車も自動車も同等の権利を有しているので、例えば、三輪車に乗った子どもが前にいたら、後続のクルマはクラクションを鳴らすことが出来ません。つまり優先権を主張できず、三輪車の後についてゆくしかないということなのです。しかし、このような理念を、人々の善意にだけ頼るのではなく、ランプ、ボラード、狭窄、プランターなどの配置、などなど様々な工学的手法によって速度抑制を強制して実現しているのです。⁶⁾

図3は、オランダのハーグとデルフト市の間にあるライズバイクという所のボンネルフの写真です。見通しが悪いのでクルマは速度を出せませんし、ボラードと呼ばれる杭によって、同一平面上の道で、子どもたちは安心して遊ぶことができます。

図4は、オランダのハーグにある「ゾーン30」です。このゾーン内の道路は全て時速30km制限となっています。ボンネルフの本質は、2つあります。ひとつは、クルマの速度を低速に制限することです。第二は、通過交通を入れないことです。ボンネルフ内の道路の建築・維持にはコストがかさみますので、その代用としてこの「ゾーン30」が広がったのです。

ボンネルフで事故は大幅に減る

このボンネルフを発祥として、歩車共存、クルマの速度制御、公共交通の充実などを主な柱とする交通鎮静化(traffic calming)政策が、その後進展を見せました。さて、この交通鎮静化によって、交通事故はどれくらい減るのでしょうか。デンマークも1978年に道路交通法を改正しまして、オランダと同様にボンネルフを広げて行きました。エンゲルら⁷⁾のデンマークでの研究(1992年)によると、ボンネルフ導入の前後を比較すると、自動車の走行距離あたりの交通事故率は72%減少し、重傷事故に限定すると、その減少率は78%減という著しい効果が示されました。

さて、前述したゾーン30の、この30という数字の根拠を図5に示しました。クルマ対ヒトの衝突事故が起こった場合の歩行者外傷の重症度と衝突時の速度の関係を示してあります。⁸⁾時速30kmの時の死亡率は5%ほどですが、時速30kmを超えたとたんにも重傷率あるいは死亡率が急峻に増加しています。居住地域でのクルマの速度が30kmを超えることは許容できないのです。

こどもにやさしい道： 交通鎮静化政策

2005年の夏に、ボンネルフ発祥の地と言われるオランダのデルフト市において、チャイルドストリート2005国際会議が開催されました。この会議はユニセフのチャイルドフレンドリーシティーイニシアティブ(CFCI)と都市問題国際研究所などが共催して開いたもので、発達した工業国を中心に22ヶ国からの参加がありました。この会議では、自宅前の身近な道路で安心して遊べるかどうかという環境が、幼い子どもの発育や発達に大きな影響



図3 ライズバイク：オランダにあるボンネルフの一つ



図4 ハーグのゾーン30（オランダ）

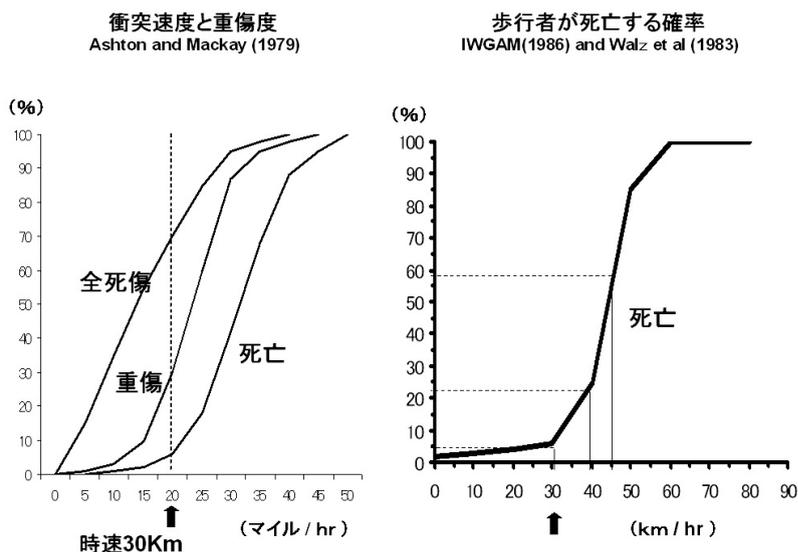


図5 衝突時のクルマの速度と歩行者外傷の重症度との関係

を与えているという研究が紹介され、都市の中で子どもにやさしい道を増やすことは、単に交通安全という観点からだけではなく、子どもの発達という視点からも重要な意味を持つことが強調されました。

スイスのマルコ・ヒュッテンモーゼル博士は、チューリヒに住む5歳児を対象に、かれらの発育や発達に対して、身近な道路環境がどのような影響を与えているかを研究しました。スイスでは早くからオランダの影響を受けて、1978年には最初のボンネルフが建設されており、ボンネルフは国内で一定の広がりを持っているようです。そこで、ボンネルフ内に住んでおり、自宅の前の道で遊ぶことができる環境に住む子ども(これをA群とする)と、日本と同じように自宅前

は危険であり、道で遊んではいけないという環境に住む子ども(これをB群とする)に分けて、両者の遊び時間や遊びの種類、発育や発達について詳細な検討を行ったのです。主要な結果を紹介します。

まず、5歳児の外遊びの時間ですが、図6に示したように相当な違いがあります。A群の子どもは2時間以上外遊びをすると答えたものが半数以上を占めたのに対し、B群の子どもは半数がまったく外遊びをしないと答えています。

さらに、A群とB群では遊びの多様性にも差がありました(図7)。B群の子どもたちは自宅の前の道で遊べないので、保護者に連れられて近くの公園まで遊びに来ますが、公園までは子どもだけの力では来られないので、遊べる時間が限定されますし、遊ぶための道具を公園まで持ってこなければいけないので、自宅前で遊んでいるみたいに家にすぐに取りに帰ることができません。おのずと遊びの多様性に差が出ることは明らかです。

この研究でわかった主要な所見は、以下のようにまとめることができます。

遊べる道路が近くにある子どもほど、①外遊びの時間が多い、②遊びの種類と経験が豊富、③社会性を発達させる機会が多い(大グループ遊び、友だちの家を訪問、大人との接触など)、④その子どもの親も、他の親との接触が有意に多い。しかも、これらの所見は、近くに公園が増えたことでは、事態は好転しなかったし、親の人種・職業・共働き・性・などの決定要因とは独立しており、家の近くに外遊びができる道路があるかどうか、子どもの遊びの量と質を決定する最も重要で独立した決定要因であったということです。

ボンネルフや交通鎮静化政策は、子どもの交通に対する安全性を高めるだけではなく、発育や発達にとっても重要であることが明瞭に示された研

家の近くに、子どもが遊べる道がありますか？

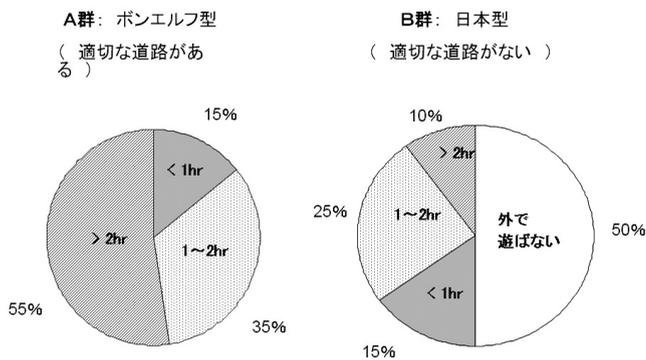


図6 5歳児の自宅前の道路環境と外遊びの時間

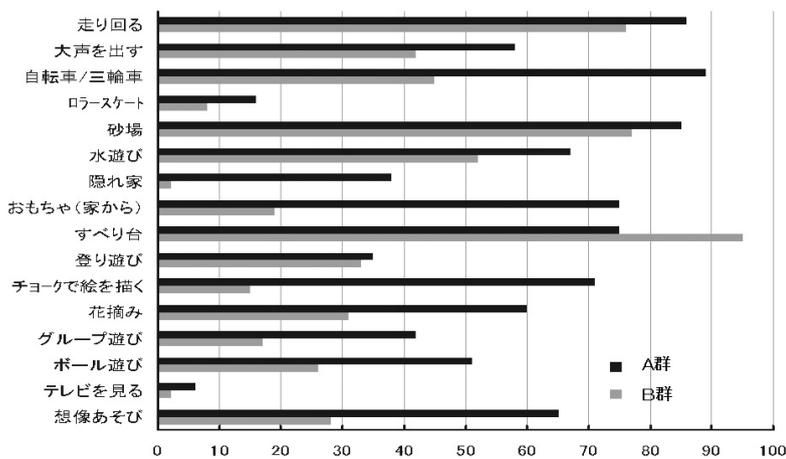


図7 外遊びの種類

究だと言えるでしょう。

1976年に始まったオランダのボンネルフは、近年再び注目を集めており、欧州の各国で発展をしてくれています。オランダでは既に生活道路の60%以上がボンネルフもしくはゾーン30となっており、ドイツでもボン市内の生活道路の3割以上がゾーン30 (Tempo-30)だといいます。あまり取り組みが進んでいなかった英国でもホームゾーンと呼ばれる擬似ボンネルフを拡大しており、フランスでも大通りをクルマ優先から歩行者優先、公共交通優先の政策に転換をはじめました。スウェーデンでは学問で有名な都市ルンドの市内中心部を全てゾーン30に指定するなど、従来の伝統的手法である歩車分離政策に加えて、交通鎮静化政策の良い面をどんどん取り入れ始めました。

交通は人々の日常交流に大きな影響を与えている

ここまでは交通鎮静化政策が子どもの交通安全と遊びや発達に大きなメリットを及ぼすであろうことを示してきました。後半は、狭義の「安心」、すなわちここでは犯罪に巻き込まれないための「安心」について、交通鎮静化との関連を見てゆきたいと思います。

クルマの交通量が増えると住民の社会的交流が妨げられるという研究は多数ありますが、その最新の研究を先ず示したいと思います。ハートJは英国のプリストル市で交通量と住民の交流の関連を調査し、2008年に結果を発表しました。⁸⁾ この研究で興味深いのは、カリフォルニア大学バークレー校のアップルヤードが1981年に発表したのと全く同じ手法で追試を行ったことです。このアップルヤード⁹⁾の研究は有名なので随所に紹介されていますし、岩波ブックレット「クルマ社会と子どもたち」(p.32)にも紹介されています。ハートは、表1のようにプリストル市

交通量	通りの名称	クルマの走行台数
Light	Dorvercourt Road	140台/日
Medium	Filton Avenue	8,420台/日
Heavy	Muller Road	21,130台/日

表1 交通量の分類

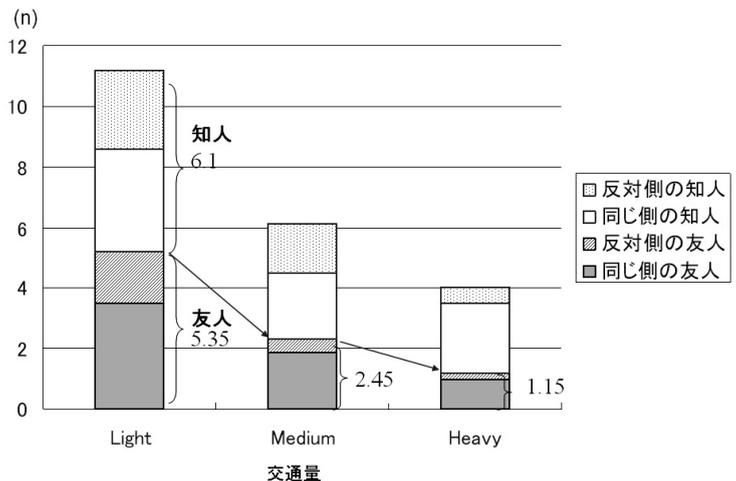


図8 交通量と友人・知人の平均数(道路の同じ側と反対側別)

内の道路のうち、交通量が少ない(light)、普通(medium)、多い(heavy)の3路線を選び、その沿線の住民の調査を行いました。

最も顕著だったのは、交通量が増加するにしたがって知人や友人の数が減って行くことです(図8)。交通量の少ない路線住民の友人+知人数の平均は道路の同じ側であっても友人や知人の数が11.2人に対し、交通量が最も多い路線では4.0人と半分以下になっています。しかも、驚くべきことに、交通によって分断されることが無い道路の同じ側であってですら、知人よりも友人が減少しているのです。

ちなみに、アップルヤードの最初の研究では、交通量の少ない路線での知人の数は6.3人であり、今回のプリストルでの研究では、6.1人となっており、極めて近接した値が出ています。すなわち、交通量が少ない路線に住む住民の知人の数は約6人というのが自然な数ではないかと推測できるでしょう。

このプリストルの研究結果は、アップルヤードの研究と同じ結果が得られており、交通量が多い所ほど住民の交流線は少なくなり、また、自

分のテリトリーと感じる面積(自宅の周辺で、自分が世話をしなければいけないと感じる範囲)も交通量の増加と伴に減少して行くのです。

交通量と道路でのアクティビティーを調べたものです(図9)。ペットの散歩、道端での会話、路上での遊び、それを見守る親、これらは全て

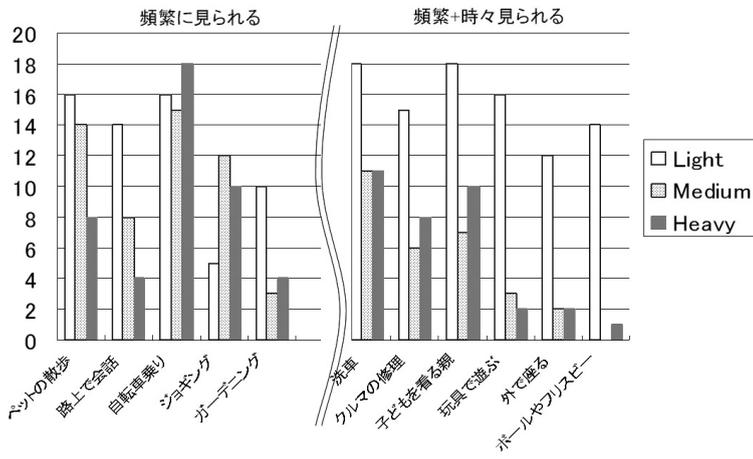


図9 路上でのアクティビティー

交通量で大きな影響を受けています。

交通鎮静化と「安心」の関係： ボンネルフは犯罪抑止力をも持つ

さて、英国では擬似ボンネルフであるホームゾーンの建設が急ピッチで進められていることは先に紹介した所です。そのホームゾーンの効果を評価するためにホームゾーン建設の前後で何がどのように変わったのかというビフォー・アフター研究が多数報告されています。まず、そのうちの一つ、同じくプリストル市のサウスビルという地区に建設されたホームゾーンの前後比較です。¹⁰⁾

対照地域と比較すれば、ホームゾーンに変えてからのほうが近隣の住民同士の会話が増えている

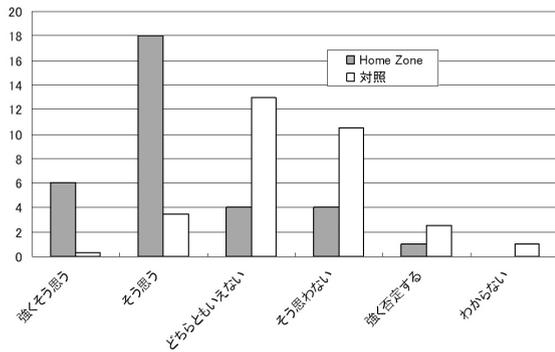


図10 以前よりも近所の人とよく話そうになりましたか？

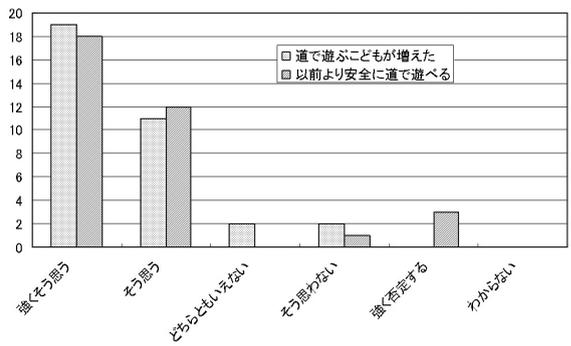


図11 子どもが遊べる道

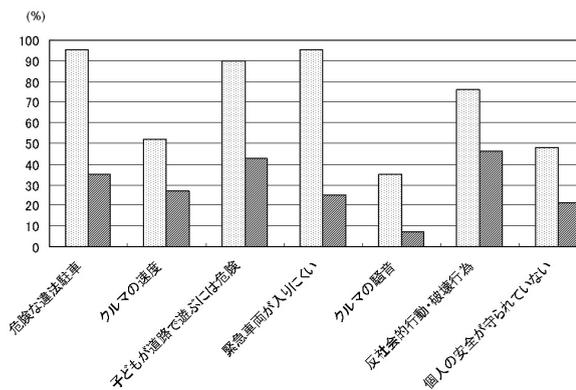


図12 様々な不安を感じている住民の割合-① (ホームゾーンへの変更前後での比較)

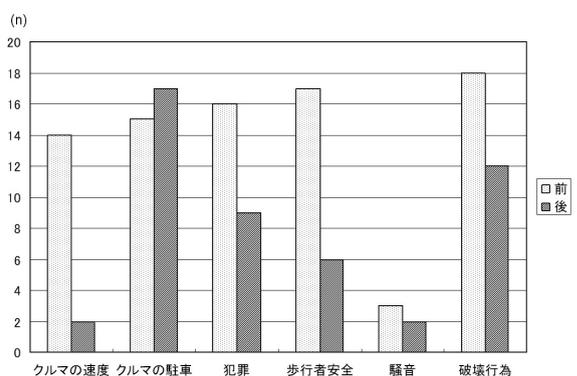


図13 様々な不安を感じている住民の割合-② (ホームゾーンへの変更前後での比較)

ることが明瞭です(図10)。また、以前よりも安全に道で遊べるようになったし、実際に道で遊んでいる子どもが増えています(図11)。同じくサウスビルのホームゾーンでの前後比較ですが、地域に関する様々な不安が、前後でどのように変化したのかという調査がありあます(図12)。これで見ますと、交通安全、駐車違反問題、騒音問題、子どもの道遊びなど、当然予想される結果が示されていますが、意外なことに、地域での反社会的行動や、身体の危険に対する不安など、治安面でも改善しているのです。また、サウスビル地区の別のホームゾーンでの前後調査でも犯罪や破壊行為の不安が大きく改善して、半分近くまで減少しています(図13)。

ホームゾーンに変更することによって、なぜ犯罪が減るのか？ 減っているのはどのような罪種か？ などについて更に知りたいところですが、入手できる詳細なデータは少なく、英国プリマウス市のモーリス・タウンという地域でのホームゾーン変更前後のデータをお示しします(図14)。¹¹⁾ ホームゾーンへの変更によって総犯罪件数は年間92件から9件へと10分の1に激減していますので、減っているのは特定の罪種ではないことがわかります。

まだ詳しいことは解っていないのですが、ホームゾーンによって道路上の不特定多数の住民の目(eyes on the street)が多くなることや、住民の顔をお互いがよりよく知ること、自宅以外の周辺地域を自分のテリトリーだと感じて大切にしようとする心が育まれること、などが犯罪の抑止力になっているのではないかと推測されているようです。

道草のできるまち創りこそ大切

冒頭でも述べたように、実際の統計とは全く違った方向で、社会の不安は増大させられているようです。「子どもを決して一人にはさせません」とか「24時間見守ります」などといったス

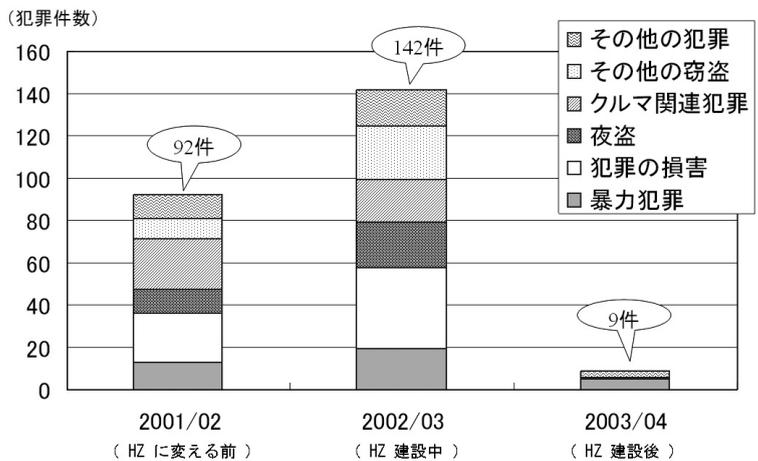


図14 ホームゾーンへの変更前後での犯罪件数(罪種別)の変化

ローガンの名の下に、今や「子ども見守り隊」は全国に2万団体、100万人を超える大人が動員されているといます。

通学路の辻々に大人が立って登校途上の子どもたちを監視し、監視だけにとどまらず、「まっすぐ歩きなさい」「もっと大きな声であいさつを!」と、余計なことにまで干渉してくるのです。

確かに子どもは、大人の庇護の下で基本的に安全な環境で生活しています。しかし、森田ゆり氏²⁾が主張されているとおり、「大人の目の行き届かない時間と空間をかすめ取って小さな自由を確保することで自我を成長させている。」「人生に道草や回り道が必要なように、子どもの路上での時間にも道草が必要なのである。」

そして、この命題こそ、2007年にこども環境学会横浜大会のシンポジウムで論じられた「道草のできるまちづくり」の核心部分だったのではないのでしょうか。

禁止ではなく肯定を。子どもの力を信じよう

米国では年間200~300人の子どもが行方不明になっており、この数字は日本の比ではありませんが、過去数十年間この値に大きな変化はないといます。それにも関わらず、米国でも2000年以降、ストレインジャー・デインジャー(見知らぬ者による子どもへの犯罪の危険)への恐怖心は年々高まってきています。英国でも同様の傾向が顕著です。¹²⁾ 捜査当局によると、犯人は近所に住む人間であったり、親族であったりする

“Do not” アプローチ ×	“Yes, you can” アプローチ ○
<p>stranger danger 実は、子どもにとっては「顔見知り」であることが多い 「知らない大人は、悪い人だと思って」 「困った人がいても、関わっちゃダメ」 かわいいなと思って、子どもに声をかけただけで、 不審者扱いされてしまう。 知的障害者などが変質者として通報されてしまう。 外国人人というだけで危険人物として見られる。 → 相互不信社会</p>	<p>「信頼できる人は誰かを教える」 交番、お店の人、どこでもいいから民家へ 「不安を感じたら No と言ってもいいんだということ を教える」 ・「自分を大切にすの気持ち育てる」(自尊心) ・困っている人がいたら率先して、助け合いましょう。 でも、少しでも、変だと感じたり、嫌な場合は、 No! と言えることが大切。 ・多少の護身術。膝を蹴るとか……</p>

表2 No “Do not”, Yes you children can.

ことも多く、また、親にとっては見知らぬ人であっても、子どもにとっては「知っている」人であることが多いことがわかっています。したがってこのリスクを回避するために、表2に示したような「○○をしてはダメ」という教え方は、相互不信社会を作り出す元になっており、全く効果が無いというだけではなく、むしろ害の方が大きいとさえ言えます。

禁止するのではなく、肯定的なメッセージを子どもたちに送りたいものです。そして、自分自身の身体を大切に出来るこども、自尊心を育てることが大切です。

交通事故から子どもが守られる安全な道路環境、幼い子どもが自宅近くの道路で遊べる豊かな「こども道 (child-street, child-friendly street)」、そのような道には、住民が道路上で出会い、語り合い、人の眼が多いので犯罪も少ないのです。(京都府京都市在住、吉祥院こども診療所所長、こども環境学会「こどもとコミュニティーのための道」研究会会員、子供の安全ネットワークジャパン幹事、日本セーフティプロモーション学会理事)

文献

1. 内閣府. 子どもの防犯に関する特別世論調査 2006年8月3日
2. 森田ゆり. 子どもが会える犯罪と暴力: 防犯対策の幻想. 生活人新書 191 NHK出版(東京). 2006年
3. 浜井浩一、芹沢一也. 犯罪不安社会. 誰もが「不審者」? 光文社新書 281 光文社 (東京)

2006年

4. 今井博之. 子どもの事故予防: 火災による傷害予防を例として. 日本セーフティプロモーション学会誌. 1 (1), 25~29. 2008
5. 上岡直見, 編. 子どもが道草できるまちづくり. 学芸出版(京都) in press.
6. 今井博之. クルマ社会と子どもたち (その後): 交通鎮静化の海外の取り組み. クルマ社会を問い直す会. (東京) 2004年
7. Engel U, Thomsen LK. Safety effects on speed reducing measures in Danish residential areas. *Accid Anal Prev* 24: 17, 1992
8. Hart J. *Driven To Excess: Impacts of Motor Vehicle Traffic on Residential Quality of Life in Bristol*, UK. 2008
9. Appleyard D. *Livable Streets*. Barkeley, University of California Press 1981
10. The Center for Transport & Society. *Southville Home Zone: An Independent Evaluation*. 2006
11. TRL Report TRL640 *Pilot home zone schemes: Evaluation of Morice Town, Plymouth*. 2005
12. Gill T. *No fear: growing up in a risk averse society*. Calouste Gulbenkian Foundation. (London) 2006

交通安全について遺族の立場からのコメント

「こども環境学会・千葉大会」で私が発言した内容を紹介させていただきます。

まず冒頭、以前会報にも投稿した手記と同様に「交通事故」という言葉に関して触れました。

「交通事故」はあって当たり前のものなのか？「交通事件」「交通犯罪」といった犯罪性を示す言葉が必要ではないか？として、「事故」=「過失」とされてしまう考え方を改めて聴衆の方々に考え直していただくよう呼びかけました。

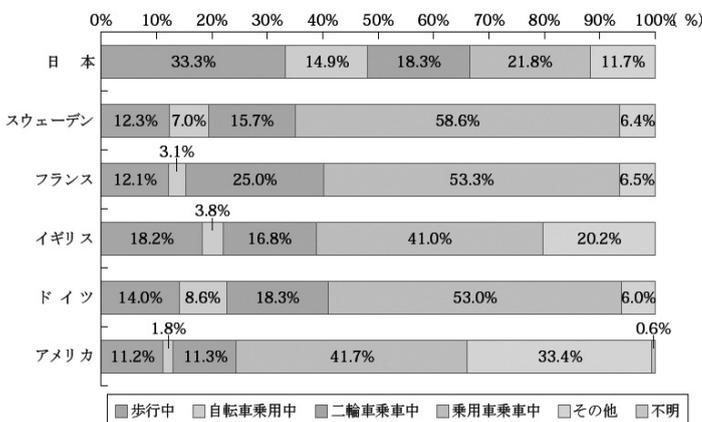
その後、私が参加する「全国交通事故遺族の会」が現在行っている「生活ゾーンの事故ゼロ」運動の紹介とともにその趣旨説明をしました。「交通安全白書」からの状態別死者構成率の欧米諸国との比較表を示し、わが国の交通死亡者における歩行者・自転車といった交通弱者比率が極めて目立っている事を指摘しました。(資料1・資料2参照)

そして以下、次の様な話をさせていただきます。

これまでの交通死者の減少は自動車安全技術や救命医療の進歩によるクルマ側(乗車側)の被害軽減が主でありましたが、それだけでは現在の政府が新たに掲げるような今後10年でさらに半減(2500人)の目標など不可能でしょう。そのためにも一番被害が目立つ「生活道路」での安全対策は不可欠です。しかし、政府で進められている第8次交通安全基本計画(平成18年～22年の5ヵ年計画)において、「人優

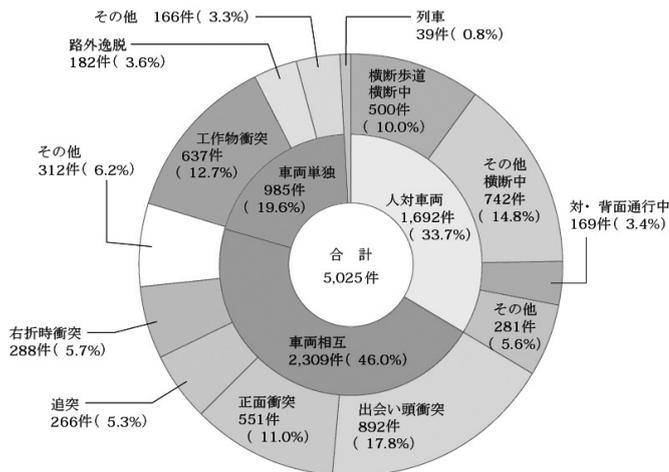
先の交通安全思想」が掲げられているにも関わらず、歩行者・自転車の被害に直結している「生活道路」での被害軽減に対する対策はなされているとは感じられません。先に示した資料に

資料1 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(2007年)



注 1 IRTAD資料による。
注 2 数値は状態別構成率

資料2 事故類型別死亡事故発生件数(平成20年)



注1 警察庁資料による。
注2 ()内は、発生件数の構成率である。
注3 横断歩道横断中には、横断歩道付近横断中を含む。

よる結果からも明らかではないでしょうか？

全国交通事故遺族の会が「生活ゾーンの交通事故ゼロ」運動で掲げている生活道路での被害をなくすための対策は、歩行者側への交通安全教育がメインとなるのではなく、クルマ側の法規制・道路施策・対歩行者安全対策などといったハード面の施策がより必要である事を訴えています。

- ・ゾーンとしての生活エリアの認定とそこでの安全確保
 - ・ゾーン内での制限速度の抑制
 - ・通学路(スクールゾーン)の厳格化
 - ・ハンプ・クランクや歩車分離信号といった歩行者保護策の整備
 - ・ドライブレコーダーの全車義務化による被害の真相究明と解析からの予防対策
- など、すべてがクルマ側に目を向けています。

これらの内容の多くは、先にご紹介し当日も会場で配布させていただいた今井博之様が5年近く前にまとめられた『「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』で紹介されているもので、日本とは状態別死者(死者の種別)が全く異なった(交通弱者の死亡が少ない)欧米諸国では、どれもすでに導入されている当たり前の歩行者保護対策なのです。

事前の打ち合わせをする中で今回の登壇者のお一人から「日本では横断歩道で待つ歩行者を確認しても、クルマが止まらない」といった日本のドライバー・モラルに対するご批判を聞かされました。以前から良く聞かされているお話でしたが、改めて恥ずべき習慣であると感じました。

生活道路とは人々が生活を営む中で中心となる場です。そして人が移動するための基本的行動は「歩行」です。このことからこのゾーンで最も重要視されるべきもの・守られるべき者は「歩行者」であるべきことは言うまでもありません。

子どもに目を向けて考えると、子どもの生活行動の中心は遊びであり、生活道路は子供にとっては遊びの拠点であると考えても良いのではないのでしょうか。

子どもが交通被害に遭うとすぐに「飛び出し



講演する佐藤さん

では……」と言われてしまうことがあります、そのような行動は教育によって防ぎきれものではありません。これに対しては、生活ゾーン内を走る場合の運転する側の心得として、持ち合わせなければならぬものではないでしょうか。「(~ない) だろう運転」ではなく、「~かもしれない運転」といった運転者教育が最近では行われているとも聞きますが、生活ゾーンにおいてはより慎重となるための「(歩行者自転車が) “いる” だろう運転」といった考えが必要であると考えます。

最後に、国連で議決され、すでに各国において世界統一で11月の第3日曜日に行われる「世界道路交通被害者の日 (World Day of Remembrance for Road Traffic Victims)」について触れました。

わが国でも昨年より、統一した統計が取れる昭和43年以降で交通死者数ゼロの日が一日もない事を重く見た政府が「交通事故死ゼロを目指す日」を制定し、ゼロを目指すべく運動を展開し、この年合計3回行われたものの、一度もゼロを実現できませんでした。

当時の担当であった岸田内閣府特命担当大臣はこの結果を受けて開いた会見において「残念ながら死者が出てしまいましたが、昨年(平成19年)の一日平均死者より下回りました」とその結果を肯定視するような発言がなされました。「ゼロを目指す日」は「ゼロ」でなければそのすべては失敗と考えるべき運動でありながら出されたこの発言には、多くの遺族が心を痛めました。「ゼロ」を

掲げながら、結局は統計的な数字のみで計られていることに憤りを感じずにいられなかったのです。それに引き換え、国連による「世界道路交通被害者の日」は、まず交通死した被害者たちへの追悼の意を示した上で、その教訓を無にしないための活動を推進しています。交通死した一人一人の被害をしっかりと受け止めた上での活動でない限り、何が大事なのか、何のために目指し・行動しているのかを見失ってしまうように感じます。今後、各地の交通遺族団体が引き続き11月の

第3日曜日にイベントを展開していくと思われまので、皆様も注目していただければと思います。

今回の学会参加でも当会の活動としては大きな成果を上げたものと感じています。今後も同学会へ積極的に参加していくことにより、クルマ社会の子どもたちに対する諸問題を指摘し続けていければと考えます。

(東京都・品川区在住)

■ 論 評 ■

佐藤清志

「脳死・臓器移植法改正案」に思うこと

以前から何度かご紹介している通り、私は交通被害者遺族の経験を通して当会に参加しているのですが、あわせて交通遺族が集う全国的組織「全国交通事故遺族の会」の会員でもあります。こちらの会では現在、国会で審議されている「脳死・臓器移植法改正案」に反対の意思を示しております。「なぜ交通遺族の会が臓器移植に反対をするのか？」……その疑問にお答えしたいと思います。

最大の理由は、私たち交通遺族の中に脳死状態を経てお亡くなりになる方、脳死被害者が多くおられるという事です。

先日、自動車技術会においてドクターヘリに携わる救命医師のお話の中で、ドクターヘリ利用患者の3割が交通被害者であると聞きました。ドクターヘリと言えば最も救急を要する重症患者にのみ出動される救命手段ですが、その多くが交通被害であるという事をあらためて感じました。交通被害で致死にいたる損傷の第一が頭部への損傷であり、必然的に脳死へとつながっていく確率も高いものとなります。現に、「全国交通事故遺族の会」会員の中にも、脳死状態の愛する家族の傍らでその最期を看取られた方が多くおられます。

脳死からの移植術とは、生死をさまよう状態の被害者を前にしている家族に対して、レシピエント(「臓器移植」を待つ患者)のためにと「臓

器」の提供を迫られ、そして「法的脳死判定検査」へと移っていくことです。交通被害者家族の多くは、たとえそれが脳死状態であったとしても、奇跡を信じていますし、無理だとしても一分一秒でも生き続けて欲しいと思うものです。それすら考える余裕もないというのが本音のところなのですが、そのような真っ白な状態のときに専門家である医師に上記の様な事を迫られた時に私たち家族はどうすることも出来ないのです。流れに乗って提供してしまい、あとで冷静になったときに後悔してしまっているご遺族も多くいる事を知っていただきたいと思います。

今回の改正案についての説明を少しさせていただきます。

現行法では書面により本人による臓器提供の意思表示があり、かつ家族の同意がある場合のみ「脳死」を人の死とし、しかも年齢も民法上での意思表示が可能な15歳以上とされています。このため15歳未満の子どもたちには事実上、国内での臓器移植が不可能となっているのです。そこで、全年齢で脳死を一律人の死とし、本人同意がなくとも家族の同意で可能する「A案」・脳死判定はそのままに、可能年齢を12歳まで下げる「B案」・現行法より判定を厳格にする「C案」・そしてここに来て、臓器提供時の脳死を人の死としながらも15歳未満でも親の同意で提供

可能とする「D案」の4つの法案が提出されました。

ここで考えていただきたいのは、「脳死＝人の死」としてよいかという事です。医学界では古くから「人の死」は①呼吸停止②心臓停止③瞳孔の無反応という「3兆候」で判断してきました。特に心臓の停止(心臓死)を持って「人の死」とすることが一般的です。しかし人工呼吸器の登場により「脳死」という状態が生まれるようになりました。

脳に血液や酸素が行かず、脳幹が機能しなくなり自発呼吸ができなくなる状態、これが「脳死」状態です。多くは1週間以内で心臓も止まってしまうといわれていますが、実際には今回問題となっている子どもの脳死(小児脳死)の部分では子どもの生命力の強さから、長期脳死という事例も多くあげられ、幼いころから脳死状態となった小さな患者が成人式まで迎えることが出来た例もあるのです。それほど子どもの可能性は未知数であるため、日本小児科学会でも子どもの脳死判定をためらう医師が多いのです。

今回、推進派として改正を進める方々の意向は臓器を待つ多くのレシピエントのためにも国内で臓器移植が出来るよう、より多くの提供臓器を国内で調達することに固執している事を強く感じます。

これに対して交通遺族のエゴ的考えとなってしまうのかもしれませんが、最初に述べたように交通被害が脳死と直結しているとすると、ドナー獲得の促進とはイコール交通被害者を安易に待っているように思えてしまっただけです。政府が掲げる交通死者5,000人以下の目標(第8次交通安全基本計画)とは単に死者を出さないだけで、脳死状態でキープできれば良しとしているのかとさえもかんぐってしまうのです。現に外国でこんな例がある事を某大学の先生から聞きました。その先生が言うには、1986年より世界に先駆け「個人が生前に拒否の意思表示をしない限り、臓器提供に合意したとみなす」とした野心的「臓器摘出・移植法」を施行しているベルギーで、近年、多くの提供者の死因であった交通事故件数が警察の取り締まり強化によ

り減少してしまったために、提供数を取り戻すため、殺人事件の被害者などの司法解剖から可能な臓器を摘出できるとして穴埋めをしたそうです。交通事故減少がイコール提供臓器の減少に直結した例となっているのです。

このような話を聞いてしまうと、遺族としては救命救急の充実を図るため導入されているドクターヘリでさえ「患者の命を救うためなのか?」「せめて患者の臓器だけでも救おうとするものなのか?」などといった事も考えすぎではないような気がしてなりません。現に先に紹介したドクターヘリを導入する救命医師も「脳死・臓器移植には賛成」と言っておられました。私が「ドクターヘリが救急患者のためでなく、摘出臓器のためのヘリにならないで欲しい」と訴えると、「救命の現場では、運ばれる患者をひとりでも多く救いたい、後遺障害をなくしたいとの思いだけ」と言われていましたが、結果として運ばれた患者が脳死となってしまったその時、この医師はそれを良しとするのか否か、ぜひ聞きたいものです。

「全国交通事故遺族の会」の活動チラシの冒頭には脳死・臓器移植の事を「人の死を待つ医療」とたとえており、多くの方にその矛盾点に気付いていただきたいと考えます。私達も臓器移植でしか命をつなげられない方々の気持ちも痛いほど感じています。なぜなら、私達自身も同じく愛する家族を失う過程で同じ辛さを経験しているからです。だからこそ命のことに真剣に向き合って、この問題に取り組んでいます。「人の死を待つ」ことが前提の医療などは決して政府がいう「愛の贈り物」ではないことを、皆様もお気づき下さい。

今号配布時には恐らく何らかの改正案が通過される動きとなっているように思われます。その際において、皆様自身とご家族のこの問題に係る命に対するご意見を持たれるきっかけとなればと思います。

(東京都品川区在住)

いつも歩くあの道、たまに通るこの道に、おかしなところはありますか？ よく考えればおかしいことも、慣れすぎると当然のように思えてくるから不思議です。でも、おかしいことはおかしいと認識し、疑問に思いたい。そしてできれば、黙認するのではなく、おかしいことはおかしいのだと自信を持って訴えてほしい。そう願いつつ、筆者が捉えたクルマ優先の現場から、不定期でご報告してゆければと思います。

◆マイカー優先、バス非優先の実情

5月6日、あいにくの雨。15分間隔のバスには大混雑の等々力緑地からイベント帰りの人がどっと乗り込み、次のバス停からは満員通過。混雑する湿った車内で我慢する50人あまりの乗客をよそに、バスが停まる度に、たった1人2人しか乗らない「マイカー」がさも当然のように追い抜きをかけてきて、バスはどんどん遅れてゆく。

◆たった一人のエゴが、多くの人を困らせる

この「小杉駅前」行きのバスは、ぎゅう詰め乗客を乗せ、「マイカー」に追い抜かれながら、2kmあまりの距離を10分以上かけて走り、ようやく駅が見えてきた。

武蔵小杉駅は、JR南武線、東急東横線・目黒線、そして来年には横須賀線新駅も開業予定の交通の要衝。市民の足である路線バスも多く集まり、休日でも多くの人を乗せたバスがそれぞれ数分ごとに、ひっきりなしに発着してゆく。

ところが、バスは駅ロータリーに入ってから先に進まない。各地から到着したバスがつかえてロータリーに入れないようで、駅前に着いてから降りるまで2分以上も待たされた。この事態は何事かと思いロータリーを見回してみると、なんと降車バス停の真ん前に「マイカー」が2台ほど停まり、後から後から到着するバスをつかえさせている。



◆警察の怠慢が、マイカー族のエゴを助長する

ちょうどその真正面には交番があり、警官が立っていた。そこで駆け寄って「あの違法停車のせいで大勢の人が困っています。違法停車なんですから取り締まってください」と訴えると、警棒を持って堂々と表に構えていた若い警官は一転、困り顔を隠さない。じきに、上司らしき警官が出てきて、驚くべき言葉を、さも当然のように口にしました。

「こんなのしょっちゅうですよ。いつもそう。言ってもきりがないでしょ。」

バス停の標柱から前後10mずつは一般車両は駐停車禁止。免許を受けてクルマを走らせている「ドライバー」が知らないはずはない。もっとも、そのクルマは乗降の無いまま止まっていたので駐車違反でもあるのだが、警官にも咎められないのだから堂々と違法駐車しているのだ。

それはおかしい、目の前でみんなが困っている。数分かけて訴えたところ、その上司とおぼしき警官は面倒そうに部下に指示する。「ちょっと動くように言ってきて。」そのクルマは数メートル動いて、降車バス停と乗車バス停の間(やはり駐停車違反)に陣取った。

もう呆れて何も言えなくなってしまった。

◆クルマの犯罪に甘い警察

「空き交番」も少なくない中、ここは駅前立地

とあってか3人も在駐し、目立つ警棒をかざして街ゆく人に目を光らせている。一見すれば犯罪のない街になりそうだが、実際にはそうでも無いようだ。この管轄は神奈川県警察・中原警察署だが、他県・他署では果たしてどうだろう。

なるほど、警官に取り締まられるどころか、ふだんは注意すらされず黙認されるのであれば、交

通違反という名の違法行為は横行しこそすれ、無くなるはずはないだろう。軽微と思われる犯罪も繰り返すうちより重大な犯罪に発展するとも指摘される。しかも、それで割を食わされるのは、歩行者やバス・自転車に乗っている、環境にやさしい人たちだ。

(神奈川県川崎市在住)

投稿

望まれる“エコ市民証”の発給

小林和彦

いま郵便料金の障害者団体割引制度の不正使用事件が大きな問題となっているが、郵便料金に限らず障害者と関連団体については各種料金の割引などがなされることが多い。

ところが最近では国の政策により、とても社会的弱者とは言えない層にまで“エコ推進”の名で恩典が与えられ、巨額の国家予算までつぎ込まれ始めている。

それは省エネ型の電気製品やハイブリッドカーなどのいわゆる“エコカー”の購入に対して特典ポイントが与えられるということである。

しかし、クルマを所持しない、また運転免許すら持たないことほど“エコ”に直結する生活はないはずなのに、何一つ恩典が与えられないどころか、社会的不便すら強いられることもあり、つい最近そのような事例に出くわした。

私自身も運転免許の非所持者であるが、今回の事例は私自身のことではない。

先日、近い親戚で80代半ばの一人暮らしの高齢婦人が住居のことで印鑑証明が必要になり、市の窓口まで付添ったが、かなり以前に交付された登録証は紛失しており、再交付(印鑑登録のやり直し)を申請したが、窓口の担当者から本人確認のために顔写真つきの運転免許証や旅券の提示を求められた。だが高齢の彼女はいずれも所持していない。

彼女に限らず高齢者でそのいずれかを所持する人の割合は青壮年層と比べ格段に低いことは申すまでもない。それなのに窓口はそれらの提示を求める。それでも提示できない場合は、本人確認のための照会文書を本人あてに郵送し、そ

の文書の回答欄に本人の意思を記載したものと保険証等を持参のうえ再度窓口まで出向くと申請が受理される。

つまり、印鑑登録証は免許証所持者なら長くても1時間以内で交付されるが、高齢者など免許証非所持者は数日後にわざわざ再度窓口まで足を運ぶ必要がある。

むろん最近では役所での印鑑登録に限らず、銀行窓口等でも本人確認のために免許証等の提示を求められることが多くなっている。このような諸機関窓口での対応の様態もまさに「クルマ優先社会」を表しており、「差別的対応」といえる。

しかし差別解消の方策がまったく無いわけではないと思われる。

運転免許証を持たない私は、そのことをもって“社会的弱者”を自認するつもりはない。むしろポジティブに“エコ奉仕者”を自認し公言したい。でも印鑑登録のように顔写真つきの公的身分証がなければ社会的に不都合な場合が多いなら、クルマ非使用によるエコ生活実践者として公的機関による顔写真つきの“エコ市民証”のようなものの発給を要望したい。

この“エコ市民証”の提示により諸機関窓口の手続きが簡便になるばかりでなく、映画や観劇、鉄道乗車や宿泊料金などが割引されるようであれば、運転免許証の非所持者はかなり増加するのではないだろうか。むろん自動車関連業界からの強い抵抗は予想されるであろうが、いずれの政党が政権を担うとしても私は強く要望したいところである。

(山形県山形市在住)

4月18日(土)、東京・世田谷区・北沢区民会館で2009年度の総会が開かれ出席しました。20名程の参加でしたが、山口県、大阪府、滋賀県、山形市……など遠方からの顔ぶれも揃い、全国版であるこの会をあらわして嬉しさが溢れます。例年通り世話人会からの2008年度の活動報告や反省等が出され、本年度の計画なども話し合いましたが、クルマ社会のもつさまざまな矛盾点や世界の環境、人間の生き方、心の持ち方等にも話題が及び、みなさんお一人お一人の発言を深く心にとめて聞きました。「クルマ社会」は問い直されねばならない、と日頃から主張している夫も今年は共に参加してくれました。

総会後の筑波大学・大学院の先生による研究発表はとても綿密な資料に基づく貴重な講演でした。たくさんのことを学びましたが一つだけここに記します。

クルマに乗って出かけなければ、どんなにCO₂排出を抑えることができるか、下の図を見れば一目でわかります。

また、その時紹介された芭蕉の句を。

「よく見れば ナズナ花咲く 垣根かな」

クルマ利用者は気づかないけれど歩く日々はこんなのだかな景色にも出会える幸せです。

循環・100円バスでお花見に

別のことをもう一つ報告します。

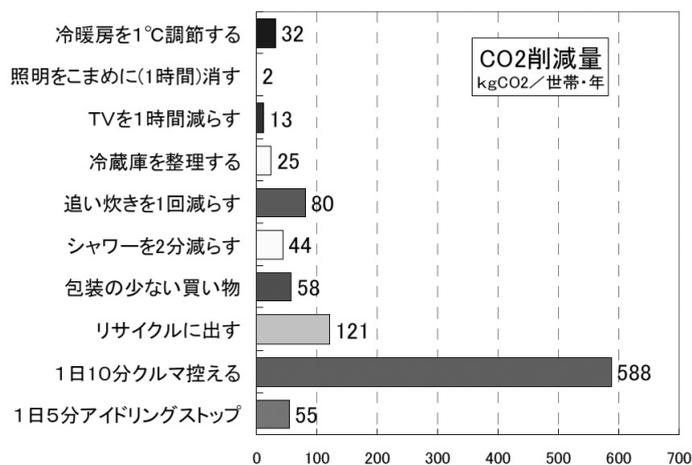
4月7日、ウイークデーの日、我が市でサクラの名所となっている郊外の森林公園へ花見に出かけました。我が家からは関東鉄道の電車と循環・100円バスを乗り継いで行きました。

3時過ぎ、森林公園でバスを降りたのは私一人。降りて驚きました。駐車場には『満車』の表示。4時過ぎ、森林公園発の最終バスに乗ったのは私一人。そしてず〜っと終点まで私一人。このクルマ社会の異常にサクラ見物の感動がさめ、寂しくなりました。

このことについて市の交通課の人と電話で話しました。対応してくださった方、「小さい子どもを連れてお母さんはマイカーに乗ってしまいますね。」でも、この区間、朝、放課後は、最寄りの小学校まで(森林もあり、寂しい地域、遠い通学距離)小学生が利用できるように工夫されていると聞き、嬉しく思いました。また、日中は近くの総合病院へのお年寄りの利用も少なからずあるとのこと。地域の人々の足確保の為、そしてCO₂削減の為、マイカー利用を抑え、循環バスが利用されますように、ますますの工夫、努力がされますように期待したいと思います。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

・ エコ活動による1年間のCO₂削減量



資料：総会における谷口綾子さんの講演より

昨年夏から、クルマのある生活を始めた。

茨城県の南西部、大半のお宅が一家に車2台という当地に引っ越してきてから、半ば意地を張りつつ、クルマなしで暮らしてきた。だが徐々に、気持ちの上でのプレッシャーが大きくなってきた。

一番のプレッシャーは、事あるごとに周囲の手を借りていたことだ。

親子参加の幼稚園行事の日はスクールバスが運休で親が送迎するとか、子ども会の集まりで運動公園に行く、といったことがしばしばある。子どもを乗せての自転車での移動だと、雨が降ったら親子ともども辛く、距離があつたら行くことができない。

そんな事情を知っているご近所さんが、よく声を掛けてくれた。あるいはこちらからお願いをして、一緒に乗せてもらってきた。そしてそのたびに、感謝しながらも、肩身の狭い思いをした。

また、子どもの友だちの親御さんが、うちの子を遊びに連れ出してくれることがある。それに対して、我が家は“お返し”でどこかに連れて行ってあげることができない。代わりに家に招いておやつを振る舞ったりはしていたけれど、どうしても、ギブ・アンド・テイク、お互い様、の関係になっていないという心苦しさがあつた。

その他、体力が落ちて自転車での遠出がしんどくなったとか、近くのスーパーが閉店したといったいろいろが重なり、4年を過ぎた昨年夏についにギブアップ。軽自動車を購入した次第だ。

運転するにあたり、当会の理念は常に念頭に置いている。事情をご理解いただき、どうか非難のまなざしを向けることなく、見守ってやっていただきたい。

クルマがきたことで、生活はいろいろと変化した。我が家にとって良い面も悪い面もあるだろう。その変化のようすなどを、この先書いていこうと思う。

念のために書き添えるが、クルマを賛美する

つもりは毛頭ない。ただ、クルマを使うことで得られる利便はあるし、時には使わざるを得ない必然がある。だからこそ自家用車の所有・利用を減らすのは容易ではなく、本気で所有・利用を減らすのであれば、自家用車を使う以外で利便・必然を代替する方策を考える必要がある。

一般的な運転者であるほくや細君が、どういう気持ちで、どのようにクルマを使っているかを書くことが、代替策を考えることの一助になれば幸いだ。

クルマを所有して、一番大きく変わったのは、休日の過ごし方だ。

以前だったら、遊びに行くにしろ買い物にしろ、何日も前から週末の予定を話しあい、持っていく(自転車で運べる)荷物を考えた。どうしても行きたい場所や行事があつたら、レンタカーを予約することも。なのに雨が降ってしまい、出かけられずにごっかりして……。

それが今では、休日の朝、息子が「××公園の池で釣りをしたい」と言い出して、「よっしゃ行こうか」と、釣り道具を持って出かけ、2時間ばかり遊んで昼食までに帰ってくる、といったことをしている。公園に行くつもりだったが、空模様が怪しいから博物館に行き先変更。ほくの用事でホームセンターに行くときに、細君も同乗して行き日用品をお買い物。そんな具合に、何かとフットワークが軽くなった。計画的だったのが無計画になった、と言えなくもない。

もともと、子どもらが行きたがるような場所も、まとまった買い物ができる店も、自転車でひょいと行ける範囲にはあまりない。電車やバスは時間と運賃がけっこうかかる。そのために、幼少時代を都内で過ごした娘に比べて、当地で育てている息子は、あまりあちこちに連れ出してやらなかった。ほくとしては、その穴埋めをしている気持ちだ。

ただ一方で、クルマを安易に使っているよな……と、後ろめたさを覚えているのも確かだ。

(茨城県つくばみらい市在住)

定年退職後、私は用事ができると、できるだけ歩くことにしてきました。それまでクルマ通勤(1月平均50km超)していた私は、ちょっとした用事にもクルマを使うことが習慣になっていましたので、当初はつい鍵を手にする日々でした。その姿は、クルマ送迎を我慢して歩き出す子どもに似ていました。

あれから1年が過ぎますが、今では歩くことが暮らしの基本になってきました。クルマが主で歩くのが従の生活から、歩くのが主でクルマが従の暮らしへの転換は、実にいいものです。クルマ目線では見えないものが見えるようになってきました。

その一つは、歩くことによって自らの「生活圏」のようなものができたことです。日々の暮らしにかかわる町役場・郵便局・銀行・駅・コンビニ・スーパー・文化の香りを求める町民会館・町体育館・小中学校など、自宅から半径1.5kmがその範囲です。やがて世話になるであろう病院・歯科医院・介護施設もあります。

この範囲は、四季の自然にふれ、行き交う人々とのかわりができ、今の暮らしと私を育ててくれるありがたい場です。クルマではこのよう

にはいきません。

そして、この範囲(道すじ)が、“いつか来た道”であることに気がついたのです。子どもの頃、道草をしながら歩いた通学路であったり、“群れ”で移動した遊び場をつなぐ道であったのです。何か、道を取り戻した気がしているのです。

歩くことは、特別なことではなく、元に戻したただけのことですが、派生して二つの効用があったと思います。

〈家計軽減〉それまでは毎週満タンに給油していたのですが、この1年は月に一回給油すればすむようになりましたので、ガソリン代の家計負担を軽減できました。

〈CO₂削減〉それまでは毎日クルマを乗り出していました。この1年は「ノーカーデー」が週に3~4日できましたので、CO₂の排出を削減できました。1リットルのガソリンを消費すると2、3キログラムのCO₂を排出すると聞いたことがありますが、ほんの少しであっても、地球温暖化防止に寄与できたようです。

これからも、まずは歩いて、それが牛歩であっても、クルマを問うことにしています。

(千葉県横芝光町在住)

メーリングリスト・ワーキンググループ案内

■クルマ社会を問い直す会メーリングリスト (beyond_car ML)

このML(メーリングリスト)はクルマ社会を問い直すようとして集まった会員同士の、会の目的に沿った情報交換と意見交換を自由に行おうというものです。申し訳ありませんがインターネットメールを送受信できる方しか参加いただけません。

各地の会員が抱えるクルマ問題の紹介、活動の紹介、困っていることの相談、クルマ社会を問い直す活動に役立つ情報の紹介、研究の紹介、問い直す運動のあり方や問い直す会

のあり方についての意見交換、その他問い直す会の目的に照らして有益な情報・意見交換を行おうという趣旨です。

現在の参加者は58人です。参加希望者は杉田(別紙名簿)にメールをください。(杉田正明)

■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するものです。どんなWGがあるか、担当リーダーは誰であるかについては、本会報に同封した別紙名簿をご覧ください。興味のあるWGがあれば、各担当者に直接ご連絡ください。新たなWG立ち上げもOKです。

おすすめ書籍の紹介

(杉田正明 世話人)

■ 疋田智『自転車の安全鉄則』

新書判 248ページ
税込み価格777円
2008年11月刊
出版社 朝日新聞出版

読み出したらどんどん読み進みたくなる、おもしろくて教わる場所が多いそして読みやすい本です。

例えば、自転車は車道を走るより歩道上を走る方がはるかにクルマとの事故に遭う確率が高いと書いてあります。なぜか、考えてください、答えが分からなかったら是非読んでください。

理想論と断ってありますが、自転車専用レーンには雨対策として透明アクリルの屋根を掛けるとか、自転車専用レーンとしては1レーンだけでなくママチャリなど低速車用のレーンと、スポーツ車など高速車用のレーンと最低2レーン設けろ、と書いてあり、私は目から鱗が落ちる感がありました。

1つ引っかかるのは、筆者は、“自転車はクルマに代わるものでなくてはならない、そのためには高速で長い距離走ることが出来ねばならない、その点からはママチャリではなくクロスバイク等高速で走れるものが自転車の本筋だ”と論じていることです。その点から“パリの共有自転車「ベリブ」はママチャリスタイルであることからクルマへの代替などの劇的な効果は見込めないだろう”とも評価しています。ベリブの効果はその通りかもしれませんが、私にとってはスポーツバイクは乗りやすくママチャリにしか乗りませんので、バスに代わるバイクあるいは徒歩に代わるバイクとしてしか利用していない立場のものとしては、せめてママチャリも同等に位置づけてもらいたいと感じました。



■ 山本良一

『温暖化地獄－脱出のシナリオ』

『温暖化地獄 Ver.2－脱出のシナリオ』

『温暖化地獄－脱出のシナリオ』

B6判 196ページ
税込み価格1500円
2007年10月刊
出版社 ダイヤモンド社

『温暖化地獄 Ver.2－脱出のシナリオ』

B6判 190ページ
税込み価格1500円
2008年12月刊
出版社 ダイヤモンド社



著者は東京大学生産技術研究所の教授です。温暖化抑止の目標について厳しい目標を提案している代表格と思います。この人と対照的な代表格が茅陽一氏(東京大学名誉教授・地球環境産業技術研究機構副理事長)だろうと私は受け止めています。茅氏が2008年11月に出した『低炭素エコノミー 温暖化対策目標と国民負担』と読み比べて欲しい本です。

山本氏は、温暖化が加速過程から暴走過程に入りつつあることを上記2冊の本で危機感いっばいに語っています。

山本氏はIPCCの予測を超えて温暖化が進むと考えています。これらの本の中でIPCCの予測の欠陥・不十分さを指摘しています。具体的に紹介すると、1つには、北極圏の気温の上昇が進んでいます。これによってシベリアやカナダの凍土が融けはじめ、中に封印されていたメタンが放出され、また封印されていた有機物が分解されてCO₂が放出される現象が進行しつつあることが挙げられます。これによって温暖化がもっと進むこととなります。しかしIPCCの予測に

はこうしたメカニズムの進行は組み入れられていないそうです。また、2つには、グリーンランドの氷床が顕著に融解し始めており、その融けた水が氷床の下底に流れ込み潤滑剤として働き、氷床が海に流れ出していく速度を速めているそうです。IPCCの予測にはこのメカニズムは組み入

れられておらず、厚さ平均1500mもある氷床が海に流れ込んでいくと、世界の海水面はIPCCの予測を大きく超えて上昇していく可能性がある」と述べられています。

(杉田正明 世話人)

会員の新聞投稿記事

総走行量の削減 目指さねば

無職 渡辺 進

(東京都小平市 78)

環境問題が毎日のように新聞などに取り上げられているのは、人類を含む全生物の存亡の危機にある地球の温暖化を抑制するという至上命題があるからです。その決め手としてのCO₂発生抑制にはクルマの総走行量の大幅な削減が不可欠だと思います。

欧米の先進国では、道路通行の優先順位について、マイカーの順位を下げ歩行者や自転車の順位を上げています。ところが日本の政府は最近、

高速道路の週末利用料を1000円止まりにするとか、エコカー購入者に補助金を出すとかに貴重な税金を使っています。これは結局、化石燃料を主に使うクルマの走行量を増加させ、CO₂発生を抑制するという国際的な努力の大きな流れに逆行するものです。

自転車は「カー」とは言いませんが、CO₂発生ゼロ、経済的、健康増進、走行・駐輪スペース狭小など、まさに最高のエコカーではないかと思えます。

2009年5月26日 朝日新聞 「声」欄

2009年度総会への会員メッセージ

総会出欠連絡票で寄せられた会員からのメッセージを順不同でご紹介します。(入力 後藤昇)

●IPCCの第4次評価報告書の中の自動車に関する部分を調べてみたいと思っています。高速道路の値下げ反対、一般財源化してほしい。●当会と「子ども環境学会」の関係が全く不明です。総会案内欄にいきなり[学会]案内も併記されては困惑です。●09年度は「実践」の年にしたいと考えております。わずかでも良いからクルマを減らし、あるいは共存しながら「安心して歩けるまち」を作っていきたいと思っています。●地元で造成される住宅地に、歩行者専用の小道やコミュニティ道路を採用するところが増えています。社会はゆっくりだけど、変わりつつあると思います。●本会のおかげで、地域での取り組みなどの支えになっています。5年、10年と経って、さまざまな理由からクルマ依存社会を続けられなくなったとき、本会の意義が改めて評価されると思います。そのときが早く来るよう、がんばってゆきましょう！●更新の手続きもせずに会報を送っていただきましたが、このおはがきをお借りして退会届を出させていただきます。メールアドレスの削除も合わせてお願いします。同封しました3000円は今までの切手代としてください。貴会の提言がすんなり受け入れられる世の中になるよう願っております。ありがとうございます。●なかなか思うように活動できませんが、会報は読むようにしています。できるだけ活動に協力していきたいと思っています。●代表の方、せわ人の方、その他ご苦勞をなさっている方たち、ごくろうさまです。年一回の総会、みなさまにお会いし、いろいろ勉強したり、話し合ったり楽しみにしています。●総会や会主催の講演会etcに国や自治体の行政機関の職員や警察、自動車産業の人たちにもオブザーバーとして参加してもらいたいです。●安心・安全で持続可能な社会を築くため、「クルマ社会」を徹底的に問い直しましょう。●回答やアンケート送付が大変遅くなって申し訳ありません。●車を運転しないと気楽だ、旅行は電車が一番、歩くのは楽しい等々職場で頑張って語っています。この哲学に若い人がついてくるのを期待します。●総会に出席できる場合は意見がいただけるが、欠席の場合は事前に何の資料も提示されず白紙委任状態ではあまりにも落差が大きいと思います。通常は基本方針

や骨子を示した上で、委任するかどうか判断を求めると思うのですが……(総会に出席できないが、否認否決という選択肢がない)。現在の活動内容は完全に市民生活から遊離してしまっていると思います。もう少し身の丈にあった活動を考えてください。●具体的行動に至っていません。維持(賛助)会員を継続させてください。●総会のご盛会を!! ●自動車メーカー各社の大幅な販売台数減は、「クルマを社会でシェアする」という考え方を忌避しひたすら売り込みの道に頼り、一家に複数台数浸透させもうこれ以上売り込む余地のないところまで来たという、当然の帰結です。その過剰で大きな商品たるクルマの列を横目に、毎日自転車で颯爽と通勤しています。自転車通勤のことを尋ねてくる同僚達の目が数年前は半ば嘲笑気味だったのが、そういえば最近では、自分もそうしたいけど、という具体性を帯びたものになってきました。そして1人、2人と「改宗」させもしました。自分がペダルを踏めば、周りが変わる、を実感しています。●マイカーやめよう! キャンペーンなどどうでしょう? ●クルマ社会に疑問を持つ人は少数派です。しかし、物事の正しさは多数決で決まるものではありません。今は規模は小さくとも、数十年か後には、我々は社会問題を先取りして取り組んでいたと評価されるはずです。ですからその時まで、会の運動を続けてゆくことが望ましいと考えます。●毎度のことですが、不活発分子で申し訳ありません。会費納入も遅れておりました。08年、09年の2ヵ年度計4000円を送金いたしますのでよろしくお願い致します。●身体の調子が、今一ツ充分ではありません。総会の出席は、一応見合わせます。ご盛会を祈念いたします。●活動なさっている皆様方にはいつも頭が下がる思いです。何もお手伝いできませんが、私共老夫婦マイカーを持たないでがんばっています。●長年、皆さんと取りくんできた地域コミバスも4月から本格運行となり町の質が上がりました。去年は県の母親大会で「安全な街づくり」のレクチャーをしました。今年は2月に「買い物難民医療難民を出さない街づくり」を岐阜市母親大会でレクして喜ばれました。県や市のパイプも作り同調者や新しい会員も増えています。地域で交通権を訴える人の量と質を高めたいです。●返事が遅くなり申し訳ございません。●一時、石油の異常な値上がりで、クルマが少なくなった実感がありました。そして石油が元

戻ったいま、増えるかとおそれていましたが、そうでもない。日本中が小泉構造改革でピンボーになってしまったらしい。クルマどころではない。交通量減少はありがたいが、この不況感、なかなかムツかしい事態ではあります。●会の活動は「基本的な主張を堅持する」もので、期待をしております。今後ともよろしくお願い致します。●私たちのめざすのは、クルマ(自動車・時にはバイクもかな?)による被

害(者)のない社会です。クルマ対人という弱肉強食の構図を少しでも正常な方向へゆり動かすために、この会は必要だと思います。できることを皆でやってみましょう。●政治、行政の力なくしてはクルマ社会の転換はありえない。権力の強制なくしてはありえません。現与党にクルマ社会への問題意識も改善の意志も能力もないのは明らかです。

世話人・地域活動連絡係からのメッセージ

足立礼子(世話人・副代表)→(地域活動連絡係)

問い直す会には発足時に、2代目代表を務めた三田直水さんのお誘いで入会しました。その数年後に世話人になり、以来今まで、おもに子どもとクルマ社会に関する活動(日本母親大会やこども環境学会などへの参加、「道はだれのもの・東京」パネル作成、アンケート活動など)や会報編集に携わりながら、多くの方々に出会い、学ばせていただきました。中でもクルマによってお子さんの命を奪われたご遺族の方々のお話を通して知った、輪禍のむごさ・理不尽さ、親としての耐えがたい苦悩は、忘れ得ぬものです。しかし、それを世に問い、改善の手立てを探る努力はなにもしないまま、10余年が過ぎてしまったことを、忸怩たる思いでかみしめています。他方で、クルマ社会の異常を指摘し続けておられる方々の努力によって、徐々に社会の意識が変わり始めていることを感じ、励まされるとともに教えられることが多々です。

今年度は個人的事情から世話人を降りて、地域活動連絡係の仲間に加えていただくことにしましたが、これからも力及ばずながら、考え続けていきたいと思っています。

クルマ優先社会のあり方そのものを問う本会の活動は、たとえば道路反対運動のように焦点を1つに絞ることがむずかしく、時間的・精神的な切迫感を維持しにくいという課題を抱えているように思います。それが、会員が増えにくい一因なのかもしれません。しかし、どの会員も、「今の社会を変えていかなくては」という思いが非常に強いことを感じています。70代、80代でも怒りをもち続けて奮戦中の「ごっつい骨」のある方々が多いのも、本会の誇りというべきでしょう。人数より、ひとりひとりの熱意が大事なのだということを、忘れずにいたいと思います。

(東京都三鷹市在住)

* *

新年度の世話人です。

杉田正明(代表兼会報・再任)(千葉県松戸市在住)
メッセージは45ページ「代表より」をご覧ください。

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46ページ「事務局より」をご覧ください。

後藤 昇(事務局・再任)(東京都新宿区在住)
メッセージは46ページ「事務局より」をご覧ください。

青木 勝(会計・再任)
1995年発足以来の会員であり世話人の青木勝です。発足時からみると、交通事故死者が減少し、飲酒運転の厳罰化が進み、歩車分離信号が普及してきました。車も売れなくなって来ています。役所や世論を動かしてきた、個々人、団体の皆さんの熱意の結晶ですね。当会の活動が、少しでも社会をいい方向に進めていくものになるよう、今年もがんばります。(大阪府大阪市在住)

朝倉幹晴(非特定・再任)
安全に歩ける街づくりめざしてがんばっていきます。(千葉県船橋市在住)

林 裕之(会報・再任)
日本では、「エコカー」に対する税制優遇措置が始まり、さらに買い換え補助も実施されることになり

ました。こうした状況下で、「エコカー」に乗ることが「エコすること」などと主張する論調が幅をきかせるようになりました。

しかしそれは正しいとは言えないと思います。自家用車は、1km走行するだけで約175gもの二酸化炭素が排出する（鉄道では約19g、自転車はほとんど0）他、窒素酸化物や粒子状物質などたくさんの有害物質を排出します。自動車道路や駐車場をつくることも大きな環境破壊になります。こうしたことを考えると、二酸化炭素などの排出が現行のものより数10%少ない「エコカー」といっても、鉄道や自転車に比べて著しく環境に対する負荷の大きい交通手段であると言えると思います。事故によって生命を破壊する危険性も桁外れに大きいです。

私たちがまず第一に取り組むべきことは、現在のこのようなクルマが濫用される社会を変革し、公共交通機関や自転車を中心とした社会をつくりあげることであると思います。微力ながら今年度も世話人を務めさせて頂きます。よろしくお願いします。（山口県萩市在住）

杉田久美子(非特定・再任)

昨年度に続いて、世話人になりました。最初に世話人に加わりましたのが1999年でした。いったん世話人を降りて、再度加わって2年目です。今の自分の気持ちを10年前と較べると、あの頃は「クルマ問題に対して、元気に怒っていた」という気がして、懐かしく思うことがあります。

この会に関わるようになったのは弟の影響もありますが、街の変貌にも原因があります。母に付き添ってのフランスへの旅行で大都市ではない、小さな地方都市に訪れ、街の佇まいや生活に触れました。これがカルチャーショックというのでしょうか？その後は出身地である愛知県豊橋市、夫の出身地である岡崎市に帰郷する度に、日本は経済発展で一体何をしてきたのか？と大きな悲哀を感じるようになりました。

中原中也の詩の「ああ、おまへはなにをして来たのだと……吹き来る風が私に云ふ」を思い出しました。「日本は経済が豊かだ」というけれど、街や田舎の風景や生活を急いで壊して、こんなにクルマと道路、そして駐車場ばかりを造って、これが果たして豊かと云えるだろうか？フランスの片田舎の普通の人々の慎ましげに見えた暮らしと較べて、決して誇れる暮らしだとは思えなかったのです。

随分前になりますが、長野市にある東山魁夷美術

館に行った時、彼の絵の展示の冒頭に彼のメッセージが掲げてありました。あんまり素敵な文章だったので、書き写してきました。

「昔、美しい風景の島国が東方の海上にあった。その国の人々は～略～季節の微妙な移り変わりや人間と親しみやすい自然との接触によって、心を自然の風物に通わせるという、優しい美の世界を見いだした。～略～しかし、その経済力の膨張があまりに急速であるために、……その国の美しい自然をも食い尽くしてしまった。……経済の発展ということはたしかに必要なことにちがいないが、それは人間の幸福にしっかり繋がっていないければ意味をなさない。美しい空気、美しい水、美しい樹木、美しい風景は人間にとって、幸福の条件ではないだろうか？……泥沼のそばの砂漠のような乾ききった土地にただ四角な高い建築ばかりが真っ黒な煤煙に包まれた空の下に建っていた。そこには意味のない叫び声を挙げながらただやたらに忙しく動き回っている群集があるだけだった。昔、美しい風景の島国があったと今ではものの本にかいてあるだけである。」

クルマが抱える様々な問題を会員の皆様は真剣に考え、それぞれの立場と分の中で行動して下さっています。先日の谷口先生の講演のなかで、「感じて、行動に移す人」は統計的に1割弱だと聞きました。会員になって下さっている皆様に感謝して、その中でも粘り強く活動している方の訴えや報告をかみしめながら、世話人として私にできることを見いだしていきたいと思っています。（千葉県松戸市在住）

* *

新たに地域活動連絡係をお引き受けいただいた方々です。

大賀智洋(新地域活動連絡係)

このたび、新たに地域連絡係に就任することとなりました、大賀と申します。不勉強・不慣れなため皆様にはご迷惑をかけると思いますが、よろしくお願いたします。

当会に入会したきっかけは、特に地方における公共交通衰退を何とか食い止めたいという問題意識と当会の「『当たり前になっている』クルマ社会の考え方を転換させたい」という活動方針が合致していると考えたからです。

私は、この春(09年4月)に転職し、千葉県館山市役所の観光課に勤務することとなりました。観光資源は比較的多く、風光明媚の地としてメディアでも取

り上げられる機会が増えていますが、公共交通の衰退は著しいものがあります。道路も狭く、歩道のあるところは市街地を含め非常に少ないので、安心して歩く・自転車に乗ることも出来ません。結果、数百メートル先に出かけるにもエンジンをかけて車に乗る、高齢者など運転する自信のない住民も車に乗らざるを得ないといった状況が発生しています。狭い道にたくさんの車が走る(高齢者らが運転する車も多数)のですから、当然事故のリスクも高くなります。実際に交通死亡事故犠牲者の殆どが高齢者です。夜間に歩道の無い道路を歩く(自転車に乗る)高齢者が車にはねられて死亡するケース=歩行者の犠牲が多く見られます。私自身も仕事等で車を使いますが、運転者の立場からみても歩行者・自転車利用者の存在が非常に怖いものとなっています。私の地域ではそれが当たり前になってしまっているため、このとんでもない状況に疑義を呈する人が殆どいないのです。

こうした状況を見て、改めて地方の「悪しき」クルマ社会を何とか変えたいと思っています。入庁間もない職員である私にはすぐに色々な案を実現させる力はありませんが、出来るところから(=お金のからないところから)少しでも「良い」クルマ社会に変わるよう行動していきたいです。(例えば、車道の脇に色を付けて歩道帯を分かりやすくするとか、市街地の道路には凹凸をつけて速度が上がらないようにするなどの施策であれば少ない費用で実現させることができますので……)

民間から転職して思ったことは、行政の職員はメディアで騒がれるほど「おいしい思い」はしていないということ。自己弁護ようになってしましますが、皆一生懸命にわが町のことを考えて仕事をしています。しかし、特に地方には自由に使える資金が無く、こと道路行政に関しては国や県の縛りが相当に残っていることが縦割り型の組織体制とあいまって事業実施のスピードを遅くし、わが町のためにならないような事業まで行うという状況をつくっているのです。皆様とともに是非このような補助金行政を改善していきたいと考えています。

乱文になってしまいましたが、今後ともどうぞよろしく願いいたします。

(千葉県館山市在住)

山田寛人(新地域活動連絡係)

多くの会員の方々とは異なり(推測ですが)私はクルマの運転に関わり続けています。19歳で免許を取得し自家用車も所有し、トラック運転手のアルバイ

トを10年間程しました。主に長距離の仕事をしていました。一種免許は全種類もっています。その間に経済的理由から20代前半には自家用車を手放し、それ以来自家用車を所有していませんが、クルマ社会の問題に関心を持つようになったのはここ数年のことです。現在は大きな病院の送迎バスの運転のアルバイトをしています。

クルマ社会の問題は主に①環境破壊、②交通事故、③交通弱者の3つがあるかと思いますが、このうち私が最も強く関心を持つのは②交通事故です。バスの運転の仕事は、クルマを持たない職員を送迎するという点で意味のあるものだとは思っていますが、いつも人を殺すのではないかという恐怖心もちながら運転しています。

総会后、メーリングリストに参加させていただくようになりました。クルマ社会に直接関わるものだけでなく、私自身も個人的に強い関心を持っている、命や生活に関わる記事や意見が送られてきて非常に勉強になっています。送られてくる情報を見ながら、クルマ社会の問題は、さまざまな社会問題と強く結びついているのだということを実感します。発信者の方の顔も思い浮かべながら読むことができるので、総会に出席して本当によかったと思っています。このような問題については、何かあったときに考えるのではなく常に意識をもちつづける必要があると思っています。まだ自分の方から発信することはできていませんが、少しずつかわりを深めて行きたいと思っています。

運転以外のアルバイトとして、年に2コマの講義を大学でさせてもらっています。昨年に引き続いて今年もクルマ社会の弊害について話す予定です。対象学生はほとんどが大学1年生で、クルマの免許をとったばかりか、とっている最中か、これからとろうとしているかという人たちです。昨年の学生の反応(レポートなど)を見ると、クルマに長年乗っている人に比べて素直に理解し考えようとしてくれているなどという感触でした。自分自身の専門分野とは全く関係がないのですが、やりがいのある仕事です。

今後ともよろしく願い申し上げます。

(広島県広島市在住)

鎌田裕彦(新地域活動連絡係)

(大阪府富田林市在住)

* *

継続される地域活動連絡係の方でメッセージ掲載

希望のあった方のみ以下に掲載いたします。

富田悦哉(地域活動連絡係・継続)

2009年度も引き続き地域活動連絡係(世田谷)を担当いたします。名前ばかりでもできていませんが、世田谷・目黒にお住まいの会員の方と一緒に地域の道路・交通を考えられたらと思っています。よろしくをお願いします。(東京都世田谷区在住)

古川量巳(地域活動連絡係・継続)

今期も地域活動連絡係を続けさせていただきます。谷口綾子さんが講演のなかで「子どもの頃にクルマばかり使う家に育った人は、大人になると傲慢な人間になることが統計的に言える」と話された。わが意を得た思いであった。日頃からクルマ、ケータイ、ゲーム機など便利さに無意識に慣らされると、人間は隣人を思いやる力を失っていき、社会性を欠落させたままの人が増えて、社会が衰弱して行くのではないかと心配していたからです。統計的な裏付けを示して頂いて感謝。地域での話題に幅が増えそうです。コツコツ頑張ります。(神奈川県藤沢市在住)

*以上のほかの継続地域活動連絡係の方々のお名前は本会報送付時に同封した名簿をご覧ください。

新入会員からのメッセージ

新設
コーナー

●植田真紀

国が行うETC車の高速道路1000円やエコカーの助成など、自動車を優遇した政策に大きな疑問を感じます。時代の流れは“脱クルマ”なのに……と思います。

都会の公共交通政策は少しずつ改善されているように感じますが、私が生活する地方では、まだまだ「クルマがなければ生活できない!」と言う声が圧倒的に多く、自動車が走る道路ばかり良くなっているのが実態です。この会に入り、いろいろな情報を得て、多くの方と情報を交換したいと思います。よろしく願いいたします。

(香川県高松市在住)

●西尾昌也

クルマを使わない社会。

クルマを使わない“旅”。

クルマのための“みち”から住民のための“みち”へ。

近くのスーパーへ行く母がいつ轢かれてもおかしくない社会。

少しでも改善できればと思います。

(京都府京都市在住)

クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかける活動を行なう。(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務める。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。

地域のミニコミ誌に頼まれて「持続可能な社会をめざして、クルマ社会を問う」というタイトルで短文を書きました。それを転載して今号の「代表より」とさせていただきます。ここのとこ述べていることの繰り返しです。アジテーション調で書きました。

馬鹿な政策が横行しています。高速道路土日千円に続いて、自動車購入補助金を出そうというわけです。馬鹿なのは日本だけではありません。世界的にです。不況を理由に自動車産業を支援しようという政策です。

東大の山本良一さんが書かれた「温暖化地獄」「温暖化地獄ver2」を読んでみてください。地球温暖化は今や加速過程から暴走過程に入りつつあることが危機感いっぱい述べてられています。

私は温暖化への対応は最優先課題の1つと考えます。不況からの脱却、雇用の回復はこの課題と矛盾する形で行われてはならないと考えます。

クルマからのCO₂排出は日本では全体の2割、アメリカでは3割以上を占めます。洞爺湖サミット前に当時の福田首相は2050年までに世界の排出量を半減させようというビジョンを示しました。しかしそれを実現するには、私たちは大変な取り組みをしなければなりません。世界の人口一人当たり許容排出量をすべての国で同じとする前提で計算すると、先進国(OECD諸国)は平均で一人当たり87%カットしなければならないのです。

すべてを再生可能自然エネルギーに依拠して走るクルマは存在しません。エコカーと言っても化石燃料に依拠しています。クルマの使用を大幅に減らすことが課題なのです。

国土交通省のホームページに輸送機関別にみた輸送量あたりCO₂排出原単位が掲載されています。それによると、旅客輸送においては、営業用乗用車(タクシー)は鉄道の22倍、自家用乗用車は鉄道の9.6倍でバス

の3.4倍、バスは鉄道の2.8倍の大きさで排出します。貨物輸送においては、自家用貨物車は鉄道の51倍で営業用貨物車(運輸業者のトラックなど)の6.8倍、営業用貨物車は鉄道の7.5倍の大きさで排出します。

私たちはマイカーやタクシーを使わずに鉄道、路面電車、バス、自転車そして徒歩を使うライフスタイルに移行しなくてはなりません。また貨物輸送においても、自家用車による輸送は避けて、運輸業者を使う輸送と貨物鉄道の利用に切り替えていかねばなりません。

このためには私たちは住む場所も変えていかねばなりません。鉄道や路面電車が利用できる場所、バスの利用できる場所に移っていかねばなりません。戸建て住宅へのこだわりも捨てねばなりません。

バスよりは鉄道・路面電車の方がCO₂排出が少ないです。従って都市に路面電車を導入して行かねばなりません。現在バスが走っている道路の大半は片側1車線ですので、道路の拡幅が望ましい場合が多く路面電車の導入には大きな困難を伴います。しかしとりあえずは片側1車線の道路でも導入すべきです。また単線運転になっても仕方ありません。温暖化を抑制するには私たちの交通手段を路面電車に切り替えていかねばならないのです。

化石燃料を再生可能エネルギーを置き換えることも当然必要です。断固進めねばならないでしょう。ただし、風力発電、太陽光発電、太陽熱利用、バイオマス利用、小規模水力発電、地熱発電、いずれについても課題が山盛りです。となると、いずれ再生可能エネルギーでクルマを走らせられるからクルマ利用を変える必要はないという考え方はとるべきではありません。

不況の打開、雇用の創出は本当の意味でのグリーン・ニューディールで行うべきです。化石燃料産業を自然エネルギー産業へ置き換えるだけでなく、自動車産業を鉄道・トラム産業へ置き換え、路面電車都市への都市再編・再開発事業を実施する形で行うべきです。

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~55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下さる方には、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(会報本号送付時に同封した名簿参照)まで。

●クルマ社会を問い直す会では昨年の秋、高速道路料金的大幅引き下げに対して「持続可能な地域交通を考える会」他の団体と共同声明を出したのに引き続き、今号でご報告した通りこの五月に自動車購入補助に反対する声明を出しました。

しかし今度の不況に対する経済対策の絡みで決定された一連の政策の中で、日本の経済や国土に対して一番長期的に影響を与えるのは、高速道路建設計画の復活であると思われまます。小泉政権で一旦凍結になっていましたが、景気対策と称せば何でもありの麻生総理の元で凍結解除となりました。

とりわけ東京外郭環状道路練馬－世田谷間では、わずか16kmに1兆2820億円という桁外れの事業費で、その大半が税金であると言います。道路公団民営化の理念など見る影もありません。その道路が必要か否かではなく、建設業界を助けるための公金の支出が強引な政治力でなされたと推測されます。この外環道路は大深度地下方式で建設され、地下水など環境への影響も懸念されています。

こうした暴挙に対して私達は何を為し得るのでしょうか。問い直す会がこれまで主として取り組んできた交通事故の問題については、交通事故は減らすべきであるという基本的な点において国民的な合意が出来ていると言えます。しかし道路については、「必要な道路はこれからも造っていく」というのが政治の世界の主流の意見です。また道路建設については巨大ゼネコンから末端の建設労働者にいたるまで利害関係者が多く、強大な勢力が根を張っています。

道路建設に対する反対運動というものは存在します。ただその主力は、自分の土地が道路建設の用地に当たって立ち退きを命じられているといった当事者が主体の運動です。その運動の中でさまざまな理論武装を進めているのですが、基本は住民運動です。

自分の裏庭には造らないで欲しいというNIMBY (Not in my backyard!) 型の運動ではなく、今の日本にこれ以上の道路・高速道路が必要なかという総合的な国土計画・交通政策、環境政策の観点から道路建設反対運動を

している団体というものを私は寡聞にして知りません。

私は問い直す会がその機能を果たしていてもよいのではないかと考えています。人口減少社会、地球高温暖化対策と、これから自動車が減っていく、減らしていかなくてはならない時代に入っていく、道路容量もむしろ削減していくべきで、高速道路、都市計画道路を問わず、新規建設などもっての他です。この運動は問い直す会の実力からすると手に余るかも知れませんが、道路に反対する理論だけでも磨いておきたいものと考えています。(清水真哉)

●今年も清水さんとともに事務局を担当します。よろしくをお願いします。

さて毎年書いている今年の抱負ですが、事務局を担当してから(世話人になってから)、4年目になります。そろそろ、事務局の役割にもなれ、マンネリ気味になる時期かと思えます。そこで初心に帰り、緊張感を持って作業を行うようにしたいというのが今年の抱負です。

さて、去年はアンケートを実施することができました。会員のいろいろな声がかかれていました。アンケートに書かれていることを読み返しながら、活動していきたいと思えます。

そのアンケートの中で、クロネコメール便の利用は会の方針と矛盾している、という指摘がありました。これは、クロネコメール便の利用は車のトリップ数を増やす、その他の欠陥、弊害があるというものだと思われまます。

確かに、会の方針と矛盾している面があるのは否定できないと思えます。

ただ、例えば、郵便を使うと一通140円かかり、80円のメール便とかなりの差があります。そのため財政的に豊かでない問い直す会としてはメール便を使わざるを得ない状況があります。またヤマト運輸は、近時、都市部での配達には台車や自転車を使うようになり、また低公害車を導入するなど環境に配慮するようになりました。問い直す会としても、ヤマト運輸に対し、これからはますます安全、環境に配慮するよう要求していきたいと考えています。(後藤昇)

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に「08済」「09済」と記載しています。それぞれ、2008年度、2009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。

2009年4月1日から2009年5月25日までの会費・寄付納入者・団体は33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、2009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ようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木までご連絡ください(会報本号に同封した別紙名簿参照)。

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。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

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れます。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡系は、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。

地域活動連絡系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。

■「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10月中旬
- 原稿締め切り：8月20日（締め切り厳守をお願いします）
- 送付先：杉田正明（会報本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です。)
 - ・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
 - ・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)をお願いします。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。
- 原稿の著作者による校正は原則として行いません。著作者による校正を行うと編集作業の時間が伸び、編集側の負担が増えることが多いためです。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などにおいては著作者による校正の機会を設けますが、原則として編集者の校正に任せていただきます。尚いただいた原稿で明らかな誤字脱字、明らかに不適切な言い回しがあり訂正すべき方向が明白な場合においては、著作者にお断りすることなく修正させていただきます。ご承知おきください。
- 会報は現在当会のホームページ<http://toinaosu.org>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しております。原稿をお寄せくださる方は、その点あらかじめご承知おきください。また名前について匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

案内板

■《8/29 (土)》温暖化問題とクルマについての学習会 ご案内

〈趣 旨〉 本年12月にデンマークのコペンハーゲンで開かれるCOP15において京都議定書に引き続く新しい国際協定が締結されようとしています。温暖化問題の現状、再生可能エネルギー等の可能性について概観することにより、温暖化問題の側面からの脱クルマの重要性を確認・検討したいと思います。

〈報告者〉 杉田正明

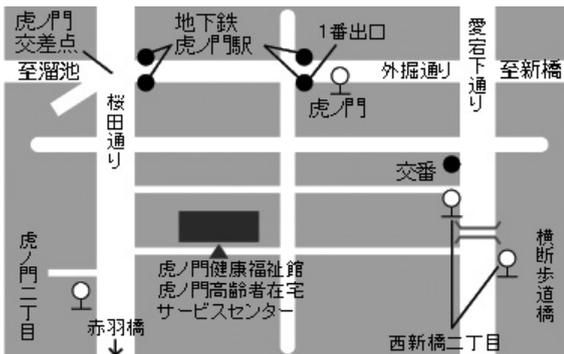
〈日 時〉 2009年8月29日 (土) 午後1時30分から午後4時30分

〈場 所〉 港区立虎ノ門健康福祉館 2F 多目的室 (地下鉄銀座線「虎ノ門」駅下車 ①番出口から 徒歩約5分)
東京都港区虎ノ門1-21-10

〈参加費〉 無料

〈主 催〉 クルマ社会を問い直す会

〈連絡先〉 杉田正明(世話人、本会報に同封した名簿参照)



■東京ミーティングにご参加ください 《9/11 (金)、10/10 (土)、11/14 (土)》

現在、東京ミーティングを月一回開催しています。ご参加ください。

これまで月の第4土曜日を中心に開催していましたが、会報の発送日変更に伴い、月の第2土曜日を中心に開催します。気軽に参加してください。

日時 9月11日(金) 18:30~21:30

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
- ・上記のほかに、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。

9/11 (金)以降の予定は、10/10 (土)、11/14 (土)です。土曜日は14:00から、金曜日は18:30から開催します。

なお、日程、開始時間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、本会報に同封した名簿参照)