

# 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：足立礼子・林裕之・杉田正明  
郵便振替口座：00140-7-39161  
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

65

2011年9月30日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



トラック100台分以上の荷物を運ぶ電気機関車「金太郎」と、トラック1台分以上の菓分の健康を運ぶ私の自転車。「鉄道というエコな集中型交通」と「自転車というエコな分散型交通」との最強の組み合わせと自負。仙台貨物ターミナルにて。右下の写真は車体に貼られた被災地復興呼びかけメッセージ。詳しくは本文6ページ参照。(撮影と文 高橋大一郎さん)

## 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・会員の活動報告

- クルマ社会を問い直す会 関西ミーティングを開催  
(青木 勝) ..... 2
- 自転車通勤者への通勤手当の改善を労働組合の  
定期大会で提起しました(林 裕之) ..... 3
- 横浜カーフリーデー 今年は参加見合わせ(田中 牧) 3
- 「第13回通学路の安全を考えるシンポジウム」(豊中市)  
で佐藤清志さんが講演 ..... 4

### 紀行報告

- 東北・復興への旅(高橋大一郎) ..... 6

### 行事案内

- 世界道路交通犠牲者の日のご案内 ..... 10

### 投稿

- 使いみち募集 技術者が作った自由研究アイデア  
事例集(鈴木浩司) ..... 11
- 交通安全を問い直す(二宮英治) ..... 14
- クルマ社会が築いた原発列島(小林和彦) ..... 16
- 「クルマ社会」を「問い直すこと」(3)(田中 牧) .. 17
- みんなで会を支えあおう(木村孝子) ..... 18
- 建築敷地と車道の高さ調整バッファとして扱われて  
いる歩道(杉田正明) ..... 20
- 歩行者や子どもに「ありがとう」と言わせる社会  
(井坂洋士) ..... 21

### メッセージほか

- 代表より ..... 23
- 事務局・会計より、ほか ..... 24
- 案内板・原稿募集案内 ..... 26

# クルマ社会を問い直す会 関西ミーティングを開催

青木 勝(世話人)

2011年7月17日(日)に大阪市立弁天町市民学習センターにて関西ミーティングを開催しました。杉田正明代表から「交通事故防止技術の現状と課題」と題してお話をいただきました。参加者は8人でした。関西在住の方はもちろん、鳥取や愛知からも駆けつけてくださいました。

杉田代表は、飲酒運転防止、制限速度遵守、信号遵守、衝突防止などが技術的に可能であることをお話いただきました(話の詳細は会報64号27~32ページをごらんください)。

アメリカやオーストラリアの州では飲酒運転違反者に対して、飲酒運転防止装置を義務づけていることを知りました。また、スバルが開発している「ぶつからないクルマ」をより発展させて、衝突防止システムを全てのクルマに装備することが必要だと思いました。

フリートークの時間には参加者からさまざまな意見が出されました。おもなものをご紹介します。

- ・マスコミ等の報道機関の主力スポンサーに自動車メーカーがなっているため、クルマ社会への批判がなされにくくなっている。
- ・ガソリン税にしても、日本は国際的に見て高くないが、その認識が国民に浸透してもしも今より税金が上がると、クルマに乗りにくくなるし、クルマが売れなくなる。そのため、今の日本のガソリン税は高いと国民に思い込ませるような報道が多くされている。「道路ポケ



ットブック」(全国道路利用者会議出版)の最新版から、ガソリン税の国際比較の表がなくなった。これは、国民に知らせたくないからだろうと思っている。

- ・ヨーロッパは道路に自転車レーンがあり、美しく、豊かに見える。メンタリティーとして、なるべく環境負荷のかからない自転車に乗ろうというものがあるのではないかと。
- ・地方では、バスの本数も減っているし、JRなど鉄道の本数も少ない。公共交通が少なく不便である。

関西で代表からの話を聞くことや、意見を交換できる場ができたことはとても有意義なことでした。これからも機会をつくっていきたいと思います。



コスモス

(会員K・Tさんの絵)

## 自転車通勤者への通勤手当の改善を労働組合の 定期大会で提起しました 林 裕之 (世話人)

私は、6月に開かれた山口県高等学校教員組合(高教組)の定期大会において、自転車通勤をする教職員への通勤手当の改善に取り組むことを提起しました。

山口県職員の通勤手当は、公共交通機関利用の場合には実費が支給されますが、自家用車や自転車を利用する場合は距離によって決まっており、4km以上の場合は、自転車利用者は自家用車利用者の半額程度しか支給されません。この問題については、2007年に県に陳情書を提出し、また県議会でも取り上げてもらいましたが、全く改善されないまま今日に至っています。山口県では、ほとんどの職員(約90%)が自家用車で通勤しているということもあり、労働組合も動こうとはしませんでした。むしろ、たとえわずかであっても、自転車利用者に通勤手当が支給されていることを疑問視する人もいます。そこで、自転車通勤にどのようなメリットがあるかを説明するとともに、自転車通勤者の通勤手当をせめて自家用車通勤者並にするための取り組みを労働組合としても行っていくべきであると提起しました。当日は、原子力発電の事故との関係で自然エネルギー普及を進めるための発言も行いましたので、それとあわせて紹介させていただきたいと思います。以下は私が提起した内容です(多少表現を変えている部分もあります)。

\* \* \*

### 【提起意見内容】

「山口県高教組では、上関原子力発電所建設計画が発表されて以来、原子力発電所の問題点を指摘し、その建設に反対する姿勢を示してきました。福島原子力発電所の重大事故によって未曾有の大混乱が引き起こされている今、その姿勢を貫かれるのは当然であると思います。

しかし、原子力発電所に反対するだけでは不十分であると思います。我々は日々大量の電力を消費しています。節電・省エネルギーに取り

組むとともに、自然エネルギーの開発にも取り組むべきであると思います。たとえば各学校の校舎の屋上はほとんど利用されていません。このような場所で太陽光発電をすることも可能であると思われます。こうした活動を高教組としても取り組むべきではないでしょうか。

次に通勤手当の問題を取り上げたいと思います。現在私は自転車通勤をしています。自転車は自動車と違って、環境破壊を促進したり、人間に健康被害をもたらしたりする有害物質、すなわち二酸化炭素、窒素酸化物、炭化水素・硫黄酸化物・粒子状物質などをほとんど排出しません。また走行や駐輪のために必要なスペースもわずかです。ところが山口県では、4km以上の場合は、自転車利用者は自家用車利用者の半額程度しか通勤手当が支給されません。これでは「エコ通勤」の普及は困難であると思います。自転車通勤者の通勤手当をせめて自家用車通勤者並にするための取り組みを高教組が行うよう提起したいと思います。」

(山口県萩市在住)

### 横浜カーフリーデー 今年は参加見合わせ

田中 牧(地域活動連絡係)

問い直す会では、これまで後藤昇さんが中心となり、7年間、「横浜カーフリーデー」に参加してきました。この春、後藤さんが転居されたので横浜に住む田中が担当を引き継ぎましたが、実行組織の分裂という事態をも踏まえて、当会としての参加を再検討しました。①カーフリーデーを紹介するという「問い直す会」としての当初の目的は一応達成された。②(横浜)のカーフリーデーなので、横浜在住の個人や団体が参加することに意味がある。③昨年までの組織が二つに分かれ、運動の転機に来ている、などの意見が出され、「問い直す会」としての今年の横浜カーフリーデーへの参加を見合わせることにしました。

## 「第13回通学路の安全を考えるシンポジウム」 (豊中市) で佐藤清志さんが講演

大阪府豊中市で毎年開かれている「通学路の安全を考えるシンポジウム」。その第13回目が2011年6月11日に開かれ、全国交通事故遺族の会会員で、本会会員でもある佐藤清志さんが講演をされました。シンポジウムの模様を主催の毎日新聞が詳しく報道していますので、その記事を転載して紹介とさせていただきます。

(会報担当)

### 通学路の安全を考えるシンポ： 意識変えれば命救われる

— 豊中 / 大阪

(毎日新聞2011年6月16日 ネットニュース大阪)

豊中市立庄内小学校で11日に開かれた「第13回通学路の安全を考えるシンポジウム」(豊中市教職員組合・市PTA連合協議会、毎日新聞社主催)では、全国交通事故遺族の会の佐藤清志さん(47)=東京都=が「交通犯罪被害者の声—娘を交通事故で奪われて」と題して講演。パネル討論で子どもを守る方法を話し合った。

シンポは、命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会▽NPOとよなか市民環境会議アジェンダ21▽まちづくり協議会そね21の会—が共催。TAV交通死被害者の会と大阪交通遺児を励ます会が協力し、府、豊中市・市教委・市人権教育推進委員協議会、府教職員組合-が後援した。中野寛成・国家公安委員長からもメッセージが寄せられた。【矢島弓枝、山田尚弘、宮武祐希、林田七恵、写真は川平愛】

#### ◆佐藤清志さん講演・要旨

##### 【ルール守る子供、犠牲に】

昨年の交通事故死者数は4863人だった。交通被害が慢性化し、車の危険性さえ忘れてしまっている。中にはひき逃げなど犯罪性のある行為もある。交通事故や交通犯罪といった表現が必

要だ。

長女菜緒(当時6歳)は03年5月24日午前11時半ごろ、自転車で青信号を横断中、左折した大型ダンプに横断歩道上で踏みつぶされた。死因は全身挫滅で即死した。唯一つぶされなかった手を握って娘だと確信した。

娘が青信号を渡っていたのに死亡した原因は、交通システムにある。今の信号は歩行者と右左折車を交差させ、ルールを守っていても被害に遭う。人と車を分けて通す「歩車分離信号」が日本では全体の約2.7%しか普及していない。

加害者は視界を妨げる「スモークフィルム」を張り、現場から100メートル離れた地点まで走り去っていた。警察に「ひき逃げ行為だ」と訴えたが、加害者は「人とは思わなかった」と話し、救護義務違反には問われず、業務上過失致死罪で禁固2年6月の刑に処された。過失犯として裁かれ、納得できなかった。

娘が亡くなった現場には署名活動の成果が実り、04年12月に歩車分離信号が設置された。しかし05年にも青信号で横断歩道を渡った娘の友人が右折トラックにひかれて亡くなった。ルールを守っている子供が再び犠牲になり、悔しかった。

ドライバーである大人の意識が変われば、未来ある子供の命が救われることを忘れないでほしい。

#### ◇お年寄り仲間意識共有—豊中市PTA連合協議会前地域生活委員長・井下光志さん(40)

昨年度までPTA会長を務めた庄内西小では、地域のお年寄りにお願ひし、ボランティアで子どもたちの下校を見守ってもらっている。近くの歩車分離信号で、仕組みが分からず子どもたちの横断中に信号を無視して曲がろうとする車を止めるなど、大人の目で子どもの安全を確保する。退職後でないとなりに参加しにくくなり手が少ないのも実情だが、「子どもたちのため」という

仲間意識を共有することが防犯にも役立っている。

#### ◇歩車分離後、事故なく安心——豊中市立庄内南小学校教諭・桑田侑佳さん(24)

校区が幹線道路に囲まれ、学校近くの交差点が抜け道に使われている。特に登校時間帯は交通量が多く危ない。児童が右折車とぶつかる事故もあった。子どもたちが交通ルールを守っていても必ずしも安全と限らなかったため、地域と連携して歩車分離信号の設置を求めた。昨年秋に設置後は事故は全くなく、子どもたちも「前は青信号で渡っていても左折車や右折車がいて危なかったが、今は車が止まってくれて安心」と話している。

#### ◇通学路点検や安全教室実施——豊中市教委保健体育推進チーム副主幹・水田典子さん(52)

市内の小中学校から道路安全対策の要望を受け付け、管轄する部署や機関につないでいる。昨年度は、信号機や横断歩道の設置など82件の要望があった。工事があれば出入りに警備員を配置したり近くの学校にトラックの運行ルートを伝えるよう業者に求める。毎年春と秋に警察や学校関係者らと通学路を点検したり、交通安全教室を開いている。「(交通)ルールを守ることは、自分と他人の命を守ること」と教え、交通事故を減らしたい。

#### ◆怖い思いをした児童が意見——庄内小

庄内小の5、6年3人が、路上で怖い思いをした体験や大人に求める対策を発表した。

◇小林柚月さん(5年) 3年の時、自転車に乗っていたらバイクに追突され、それ以来バイクが怖い。青信号を渡っている時に車が曲がってきて、ひやっとした友だちもいる。人や自転車と車の通る道を分け、安心できる町にしてほしい。

◇山田ほのかさん(5年) 信号のない横断歩道を自転車で渡ろうとして、タクシーとぶつかりかけたり、遠くの車が急にスピードを上げてきた

ことがある。運転する人は歩行者や自転車に気をつけてほしい。車が多い道路には信号が欲しい。

◇梶野美咲さん(6年) 青信号を自転車で横断中、信号無視のバイクが猛スピードで走ってきたことがある。交通ルールを守らない人がいると防げる事故も防げない。車やバイクに乗る人もルールを守ってほしい。

#### ◆主催者あいさつ

◇青柳隆・豊中市教組執行委員長 すべての人間の命を、どのようにして守っていくのか。社会全体の問題として、考えていきたい。

◇白神潤一・毎日新聞社会部長 交通事故は人災であり、備えれば防げる。救える命を守るため、今後も分離信号設置に向け協力していく。

#### ◆来賓あいさつ

◇橋下徹・府知事(川上隆・府道路環境課長代読)

今後も事故防止対策を推進する。安心安全な大阪を目指し、皆で頑張りましょう。

◇浅利敬一郎・豊中市長 命を守るため大切なのは、普段の生活の中で常に学び、意識すること。お互いに学び合いましょう。

◇山元行博・豊中市教育長(渡辺浩・豊中市教委教育推進部長代読) 安全対策への要望実現に向け、積極的に働きかけていきます。

#### ◇宣言文(要旨)

安全・安心であるべき通学路で、登下校中の子どもたちが交通事故に巻き込まれる悲しい出来事が後を絶ちません。交差点で青信号を頼りに渡る子どもでさえ安全ではありません。歩車分離信号は事故を減らし、人の命を守るための交通システムです。今一度分離信号のメリットを再確認し、今後も設置を発信していきましょう。ここに集う多くの人たちのつながりを大切にし、通学路の安全と子どもたちの命を守る取り組みを進めます。

## 東北・復興への旅

現地取材期間：5月9～15日。自宅の埼玉から現地までは分解・収納した自転車を新幹線に載せ、現地で自転車を組み立て取材の足とした。具体的な地名は一部を除き無表記とした。写真は拙者撮影。

### 1. 鉄道の被害と復興



写真1

「復興へ頑張ろう!みやぎ みんなと共にーがんばろう!東北」



写真2

「がんばろうふくしま!」

写真3

「つなげる・つながるいわて」

写真1～3は電気機関車EH500エコパワー“金太郎”に貼られた、各地の復興を呼びかけるロゴだ。4月21日、東北本線全線の運行が再開した。被災地へ物資を届ける雄姿が頼もしい!金太郎1台で大型10トントラック100台以上の物資を運ぶ。私にとって被災地復興のヒーローだ。北海道のディーゼル機関車DF200エコパワー“レッドベア”と手を組み、被災地へ物資を運ぶ。さらに、西日本からは電気機関車EF210エコパワー“桃太郎”が東日本に物資を送り届けてくれる。桃は昔から不思議なパワーが有ると信じられ、鬼門と反対方向の干支の動物＝猿・西・犬を連れ、鬼退

治する英雄＝“桃太郎”が生まれた。“金太郎と熊と桃太郎”は、昔話から飛び出して、今なお被災した日本の為に活躍してくれる英雄達なのだ。

震災が起きた3月、雪降る冬の東北では燃料不足が深刻だった。首都圏から東北へ石油を運ぶ東北本線の不通が追い討ちをかけた。JR貨物は全国から被災地最寄りの貨物駅まで救助物資を無賃輸送する事を決めた。本来なら鉄道会社の自主的努力だけでなく、政府が一早く支援すべきだった。震災発生から1週間後の3月18日、横浜の根岸から盛岡に向け石油輸送列車が出発した。全国から集めたタンク車をEF210・EF81・EH500といった電気機関車と8人の乗務員が交代で牽引、日本海沿いに青森を経由する約1000kmを約26時間かけて走った。本来新ルートで貨物列車を走らせるには半年程の期間が必要だが、わずか5日間で準備が完了した。3月25日には磐越西線経由で福島県郡山まで石油列車が走った。4月21日、東北本線全線の運行が再開され、根岸～盛岡の輸送時間は12時間に短縮された。

今回の震災で鉄道貨物の重要性が改めて注目されたが、同時に鉄道貨物網の貧弱さが浮き彫りになった。1992年山形新幹線、1997年秋田新幹線開通で、軌間が変わった為に貨物列車が通れない区間が増えた。東北本線・常磐線が不通になると、盛岡へ行くのにわざわざ青森を通るのだ。頼みの日本海沿いルートも新潟までは複線だが、新潟～青森が複線と単線が交互に30回以上も入れ替わり輸送上のネックになっている。高速道路や新幹線より基本的な物流幹線の整備が先ではないか。

写真4は新幹線に張られたロゴだ。4月29日、東北新幹線が震災以来初めて全線復旧を果たした。同時に日本の交通史の中で「青森～鹿児島の新幹線が繋がる」という大きな意義がある。本来は3月12日、九州新幹線全通日にそうなるはずだったが、3月11日、東日本大震災が起きた為、分断されてしまった。



写真4

写真4 「がんばろう日本! がんばろう東北!」



写真5

写真5 「松住町架道橋」。関東大震災後の復興にあたって、1932年に総武本線が両国から御茶ノ水に延長される際、昌平橋交差点に架けられた。橋脚が途中で建てられない為、弓に弦を張るような日本初の「タイドアーチ橋」が採用された。瓦礫と化した東京の震災復興のシンボルとなった。



写真6

写真6 仙台駅外観。ネットに覆われ、「がんばろう東北!!」の横断幕が掲げられている。



写真7

写真7 仙台駅新幹線ホーム。ニュースで、天井がはがれ落ちた状態をみた方も多だろう。配線等むきだしのまま、とりあえずの復興を果たした。



写真8

写真8 仙台～石巻を結ぶ「仙石線」は、海岸のすぐそばを通る為、津波被害が大きかった。復旧には相当時間がかかる見込み。



写真9

写真9 仙台港とJR線を結ぶ「仙台臨海鉄道」は、石油・コンテナ・化学薬品・ビール・レール等を輸送するが、今回は鉄道施設も含めた仙台港そのものも大きな津波被害を被った。



写真10

写真10 「仙台貨物ターミナル」。コンテナの積み下ろし作業が盛んで、復興の姿を実感した。“金太郎”が次々と物資を届けてくれる。

1923年、関東大震災後の復興を主導した人が後藤新平（ごとうしんぺい）だ。彼は「新幹線」を構想した人でもある。「震災復興の一環で、新幹線全通」……2011年4月29日は、彼が夢見ていた事が実現した日と言えるかもしれない。

災害復興の一環として、政府が東北地方の高速道路の無料化を検討するなど、道路に偏った支援が目立つ。震災以前の普段の政策がそのまま反映されてしまっている。ならば、鉄道こそ特急料金を無料にして、運賃のみで利用できる様にすべきではないか。

……と思っていたところ、JR東日本が「やまびこ自由席片道きっぷ」の販売を始めた。仙台～盛岡から東京まで約半額で新幹線に乗れる。ただ、鉄道会社の自主努力の故、期間限定(5月14日～6月13日)等の条件付き。これを通常の運賃体系に取り入れる政策を期待したい。

## 2. 道路の明暗



写真11

写真11 「仙台東部道路」が津波を防ぐ事実上の防波堤になった。海から3km前後の所を通るこの盛土道路を境に明暗が分かれた。

写真11の地域は、2千年前の弥生時代や、1千年前の貞観地震(869年)の時にも大津波の被害を受けた。それを知っていた仙台市若林区の住民が震災前、同道路を一時避難所に指定し、はしごを設置するように求める1万5000人の署名を、仙台市に提出していた。震災時、市の避難場所に定められた海岸近くの小学校に避難した人の多くが津波に流され、仙台東部道路によじ登った多くの人が一命を取り留めた。この石垣はある程度以上の体力がないと登れないように見える。写真中央下あたりに小さく写る木の板は、誰かがたて掛けたものだろうか？ もし避難先として周知徹底され、誰もが登りやすい構造になっていたなら、もっと多くの命が救われたのではないかと悔やまれる。

今後、盛土道路は歩道・自転車道として整備

すべきだ。歩行者・自転車が日常的に通る事が最良の避難訓練になるからだ。クルマが通っているのは避難先として危険だし、特に震災時はクルマではなく、徒歩・自転車で避難すべきなので、日常的な徒歩・自転車環境の整備が防災に繋がる。



写真12、13 「仙台湾自転車道」

以前、私はここから千葉までの海岸沿いを自転車で走った。そこが殆どやられたと思うと、気が重くなる。



写真14

写真15

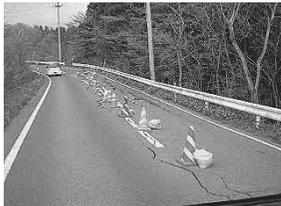


写真16

写真14 川に落ちた橋

写真15 浮き上がったマンホール

写真16 道路がひび割れ、片側通行



写真17

写真17 大渋滞する被災地の道路。鉄道が止まっている影響も有り、渋滞が激しい。こんな時こそ自転車が活躍するはずだが、クルマ依存社会の弊害が見事に現れる。(仙石線の鉄道代行バスより撮影)

今回の震災はクルマ社会の脆さを見事に露呈した。クルマしか使えない社会でクルマを失った人はあまりにも悲惨だ。クルマを失わなかった人もガソリンスタンドに並ぶ日々は悲惨だった。そしてガソリンが供給された現在も、大渋滞を引き起こして悲惨な状態が続く。

何か限られたものだけに頼る社会は脆い。単一作物だけの栽培を強要された植民地……ゴールドラッシュに沸く鉱山……原発受け入れの補助金に頼る地域……、繁栄が一時的なものに過ぎない事は歴史が教える通りである。徒歩・自転車・バス・路面電車・鉄道・船・タクシー・レンタカー……様々な選択肢を自由に使える社会こそ豊かな社会であり、震災にも強い社会だ。

今後の被災地復興は、単に元のクルマ社会に戻す「復旧」ではなく、クルマだけに頼らない持続可能な社会への「復興」を目指すべきだ。この大渋滞に拍車をかけて、クルマの再購入を推進する愚策は避けねばならない。阪神淡路大震災で高速道路が倒壊した時、アメリカや韓国のようにそのまま高速道路を撤去して環境に良い町作りをすれば良かったものを、再び高速道路を「復旧」してしまった。同じ轍を踏まない事が望まれる。

私の住む首都圏の話だが、ガソリン不足により、一時的にクルマの交通量が激減し、代わりに自転車が激増した。自転車でとても快適に走る事ができ、近未来の21世紀の日本を疑似体験できた。「日本の道は狭い」とよく言われるが、余分なクルマが走らなければ「日本の道は充分広い」と実感した。ガソリン供給が安定すると、再びクルマが走り出し、日本は20世紀へと逆戻りしてしまった。



写真18

写真18 一千年前の津波の時は、おそらくこんなに大量の瓦礫は発生しなかっただろう。不謹慎な言い方も知れないが、現代の日本人はこれだけ大量の豊かな物に囲まれて暮らしているという事を改めて実感させられた。クルマ社会でなければ、

少なくとも大量のクルマの瓦礫は生じなかった。今回津波の犠牲者の多くは、溺れるという原因の他に、漂流物で圧迫されたのが死因との見方もある。漂流物で助かった人よりも、漂流物で犠牲になった人の方が多いだろう。

### 3. エネルギーを考えた交通政策

今回の震災をきっかけに「脱原発」へと社会が動いたが、「脱クルマ」へ連動する道筋を考え

たい。人々が必要としているのは「移動の自由」であって、クルマそのものではない。エネルギーを浪費せず、他人に迷惑を掛けずに「自由に移動」できる社会を考えたい。

①コンパクトシティ 人間はある程度まとまって生活した方がエネルギー節約になる。鉄道駅を中心に町が徒歩圏内に納まる「コンパクトシティ」は、道路・水道・電気・ガス等のインフラも少なくして済み、買物・通勤・通学・通院等の移動距離も短くて済む。町が拡大する場合は、鉄道等に沿って「公共交通指向型都市開発」をする事で、インフラ整備や移動エネルギーを最小限に済ます事ができる。先進国の最新環境技術の話に聞こえるが、戦前まで日本の普通の町が普通に実現していた事だ。

戦後、郊外の宅地化が虫食い状態に進み、幹線道路沿いにロードサイド型店舗や巨大ショッピングセンターが造られ、クルマ利用を前提にした開発が進んだ(都市のスプロール化)。道路・水道・電気・ガス等のインフラ建設や維持に膨大なエネルギーが費やされる上、クルマによるエネルギー浪費が追い討ちをかけた。

今回の津波で壊滅的被害を受けた多くの地域では、町ごと高台へ移転する計画を立てている。同時に鉄道も高台を通し、鉄道駅を中心に「コンパクトシティ」を作り、災害対策と省エネを同時に実現すべきだ。

②いわゆる「エコカー」について エコロジーとは、生物を地球環境全体の中でマクロに観ようとする生物学の一分野で「生態学」と訳される。細胞より更にミクロな分子レベルでの生命現象の解明を目指す分子生物学と対極の発想だ。最近では環境問題への関心の高まりから、環境に関わる事全般に対して「エコ」という和製英語が頻繁に使われている。地球全体を考えるのが「エコ」ならば、自分の利益だけを考えるのが「エゴ」だ。

あるクルマが普及する事で、以前より全体としてエネルギー消費が減るなら「エコカー」と言えるが、かえって増えるなら「エゴカー」にしかならない。例えばマイカーの人が自転車・

バス・レンタカーに乗り換える事でクルマが減り、省エネになるなら、自転車・バス・レンタカーは立派な「エコカー」だ。しかし多少の燃費が減って「エコになったから」という口実でクルマが増え、かえって増エネになるなら「エゴカー」でしかない。

今後電気自動車や燃料電池車が普及し、仮に排気ガスの問題が解決したとしても、「クリーンになったから」という口実でクルマの総量が増えれば、エネルギー消費は増え、さらなる環境悪化を招く。クルマ社会化により都市のスプロール化が進むと、エコカーによるエネルギー削減分をはるかに上回るエネルギーが費やされる事になる。自動車工学は都市工学を視野に入れて論ずるべきだ。中心市街地から店や病院が相次いで撤退すると、高齢者等クルマを持たない人は買い物にも病院にも行けなくなる。クルマ社会になると、実に3分の1の人が交通難民になるとも言われる。

専門の技術者よりも素人の方が全体を考える事ができる。素人である市民を代表して社会全体の利益を考える人の事を、本来は「政治家」と呼ぶ。折角の日本の優秀なエコ技術を、社会全体で活かしていくのが政治家の役割である。例えば「トヨタの路面電車」と「ホンダの路面電車」が技術競争すれば、素晴らしい乗り物が生まれると思う。市民も政治家も「エコロジスト=社会全体を考える人」になる事を願う。

今後自動車が人間にとって幸福増大の道具となる為に、必要性の高い車から優先的に使うべきだ。緊急車・物流車などが最優先されるべきで、健康な若者が遊びで乗る事の優先順位は一番低い。健康な若者こそ自転車や公共交通を積極的に利用すべきだが、クルマそのものを趣味とする人にはツライものもあろう。個人的にクルマを持ってなくなった時代には、本格的なゴカート場が各地にできるだろう。

クルマを身障者・高齢者・過疎地域の住民・大きな荷物を抱えた人……といった人達のハンディを補う道具という観点で考えると……「そこそこ楽に移動でき、そこそこ荷物も積めて、そこそこ天気にも左右されない」といった機能で充分だ。「速い」という機能は不要なばかりか、

エネルギーを浪費し、歩行者や自転車を危険にさらす害悪でしかない。今のクルマは「過大な出力」が諸問題の根源だ。動力を人力に合わせる発想が必要で、自転車と同程度の加速性能にする事で、人間との共存が計られる。例外として緊急車や物流車に「速さ」や「運搬力」をプラスすれば良い。

③**トラック1台分の薬より、1台の自転車** ヒトの皮下脂肪という大油田のエネルギーを運動エネルギーに変換する最良の方法こそ“自転車に乗る”事だ。「トラック1台分の薬より、1台の自転車」というドイツの諺通り、市民が健康になれば医療費や福祉費が大幅削減され、国家の財政危機も克服できよう。(表紙参照)

④**脱クルマ社会のノウハウ提供** 今後の世界のエネルギー問題で大きく問題になるのは、中国やインドなどでクルマが普及する事だ。今まで散々好き勝手にクルマに乗ってきた地域が、これからという地域に「クルマに乗るな」と言っても、残念ながら全く説得力が無い。**先進地域が為すべき事は、脱クルマ社会の見本を作り、ノウハウを提供する事だ。**

世界の鉄道旅客輸送の4割を担う鉄道大国である日本や、自転車・路面電車による移動を重視した人中心の町作りが盛んなヨーロッパが、提供できる交通・都市建設のノウハウは多くあるはずだ。「クルマがどんどん売れるから……」と、目先の利益に目を奪われている暇はない。

(埼玉県戸田市在住)

## 行事案内

## 世界道路交通犠牲者の日のご案内

清水真哉(世話人)

世界的に同時開催される世界道路交通犠牲者の日の企画の案内です。

### ●世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2011

テーマ：交通死傷ゼロへの提言

#### 【主旨】

国連とWHOが提唱した「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜日)に連帯し、道路交通による犠牲者を追悼するとともに、悲劇を繰り返さず、交通死傷被害ゼロを実現するための課題と方策について、被害者のメッセージ、報告、提言などを通して参加者とともに考えます。

日時 2011年11月20日(日) 13:15~15:45

会場 「かでの2・7」820研修室(14人定員)

札幌市中央区北2条西7丁目

入場無料

主催 北海道交通事故被害者の会

<http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>  
プログラム

(1)ゼロへの願い：追悼と被害者からのメッセ

ージ

(2)ゼロへの提言：内容未定

(3)ゼロへの誓い：関係機関からの挨拶とアピール採択

#### 〔関連行事〕

世界道路交通犠牲者の日「いのちのパネル展」

■11月16~25日 札幌市中央区民センター(札幌市中央区南2条西10丁目)

(協力：札幌市中央区交通安全運動推進委員会)

■11月14~28日 檜山振興局1階ロビー(檜山郡江差町字陣屋町)

(協力：檜山振興局環境生活課)

#### ●三都市で街頭活動

下記の三都市では街頭活動(チラシ配布)が予定されています。日時はいずれも**11月20日(日)午後1時から4時**です。

大阪：大阪市梅田HEPNABIO前

愛知：名古屋市久屋大通公園噴水の南側歩道

滋賀：彦根市ビバシティ彦根

問い合わせ先：TAV交通死被害者の会

<http://tav-net.com/>

世界に自分一人だけならば、クルマで爆走しようが誰にも迷惑はかけません。無灯火で自転車に乗ってもダイジョウブ。すなわち、事故や渋滞や公害などは、たくさんの人々が同時に道路を使うから起こる。交通問題って全く社会問題です。解消するには、一人一人の行動の変化が必要。ほんの少しずつの配慮だけで「問題」はかなり解消できる。カンタンなこと。

ところが、実際の世の中の見ると……

オカシイ……みんな、なんで、わざわざ問題を起こすような行動をするの？

もしかして、知らないのかな？

教えてあげたら、変わるかな？

……と思ひまして、このたび、モリコロ基金助成を得て、交通・移動に関わる自由研究アイデア事例集を、仲間の技術者たちと作りました。運転免許の返納が増えない理由を調べたり、物流を調べたり、バリアフリーについてお年寄りの考えを想像したりする自由研究の事例を集めています。収録している事例は下記の11事例です。(次頁に事例10を掲載させていただきました)

- 事例1 心霊スポットを調べる
- 事例2 運転免許の値段はいくら？
- 事例3 交通事故を起こしたような気持ちになれる工作
- 事例4 混雑するホームの階段を安全に素早く移動する
- 事例5 荷物を尾行する
- 事例6 今晚の献立をカンタンに決める裏技の開発
- 事例7 ゲームは役に立つか？を調べる
- 事例8 太陽光発電でお小遣いは増えるか？
- 事例9 使い捨てカメラを分解する
- 事例10 車の出すCO<sub>2</sub>はどのくらいと思われているか？
- 事例11 お年寄りの望みをズバリ当てる

作成する上で、留意したことは下記です。

- ・親が読んで面白い。
- ・交通に関わる社会的問題の解消のヒントを伝える。

さて……試しに作って見たこの冊子、役立つことに使うためには、どうしたらいいでしょうか？

「こんな風に使ったら？」とか「こんな風に使いたい」という情報があればお教え下さい。

続刊も準備中ですので、一緒にやりたいという方がいらっしゃったら大歓迎ですよ。よろしくお願ひしませう。

連絡先 cqa00245@nifty.com

(愛知県安城市在住)



全28頁、フルカラー、中綴、限定200部

★下記URLにて全文公開しています。  
<http://homepage1.nifty.com/NAGAMI/report.pdf>



# 事例 その10

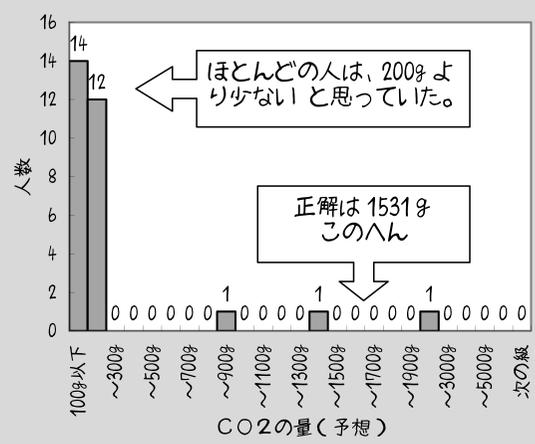
## クルマの出すCO2はどのくらい とされているか？

|             |  |
|-------------|--|
| このテーマを選んだわけ | 「風呂の残り湯を洗濯に使い回すと、CO2を7g減らせる」と聞いた。クルマの出すCO2の量をもっと多いはずだけど、みんな知っているか不思議だった。                                       |
| 実験の目的       | クルマの出すCO2はどのくらいとされているかを調べる   |
| 材料          | 鉛筆1本、解答記入用紙1枚  |
| 方法          | クラスメイトや先生に「クルマに乗るのを1日あたり10分減らしたときに、減らせるCO2は、どのくらいだと思いますか？ 当てずっぽうで良いので、あなたの予想する値を、グラムで、教えてください」とたずね、数値で答えてもらった。 |

### 結果

クルマのCO2がどのくらいとされているかを調べる  
インタビュー記録用紙

| 質問 | 年齢 | 男・女 | 運転免許 | 備考 |
|----|----|-----|------|----|
| 1  | 37 | 男・女 | 有・無  |    |
| 2  | 37 | 男・女 | 有・無  |    |
| 3  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 4  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 5  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 6  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 7  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 8  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 9  | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 10 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 11 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 12 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 13 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 14 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 15 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 16 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 17 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 18 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 19 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 20 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 21 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 22 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 23 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 24 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 25 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 26 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 27 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 28 | 11 | 男・女 | 有・無  |    |
| 29 | 50 | 男・女 | 有・無  | 先生 |
| 30 |    | 男・女 | 有・無  |    |
| 31 |    | 男・女 | 有・無  |    |



調査協力：愛知県犬山東小学校児童

クルマの出すCO2・・・クルマのスピードを時速40km/h、燃費を10km/ℓとすると、10分間に進める距離は・・・40km/60分×10分=6.6km 6.6km進むのに使うガソリンの量は、0.66ℓ。ガソリン1ℓが出すCO2は、2320gなので、2320g×0.66ℓ=1531g 答え。クルマを10分やめると、CO2を1531g減らせる

|        |   |
|--------|---|
| わかったこと | クルマから出るCO2の量を、みんな、知らない。   |
| 考察     | 「クルマのCO2排出量がそんなにたくさんなら、もう少し減らさないといけないね」と言う人がいた。ちゃんと伝えたら、クルマを控える人が増えると思った。 |

## ここがポイント:「知られているかどうか」を調べる。

事実を知らなければ、正しい行動は選べない。ということは、まず最初にやるべきことは「知られているかどうかを調べること」だ。

人に事実を知らせることは大切だ。文部科学省では、研究者に研究費の一部を使って「社会・国民に分かりやすく研究を説明し、理解を求めるよう努めること」を義務づけているくらいだ。

**たとえば、**交通について、勘違いや知られていないことがないか調べてみよう。

例) 自転車のライトは、なんのために点けると思われているか。点けなくてよいのはどんなときか。

例) 渋滞によってどのくらいCO<sub>2</sub>が増えていると思われているか。

例) エコドライブの方法は一杯ある。どれが一番効果的だと思われているか。



### もっと詳しく考えたい人はコチラ

【web】CO<sub>2</sub> 排出量について→全国地球温暖化防止活動推進センター「家庭でできる 10 の取り組み」  
[www.jccca.org/ondankan/pdf/10torikumi.pdf](http://www.jccca.org/ondankan/pdf/10torikumi.pdf)

【web】自転車のライト点灯について→広報けいしちょう第 39 号w e b 版  
[http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kouhoushi/no39/r&m\\_koho39.htm](http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kouhoushi/no39/r&m_koho39.htm)

【web】文部科学省平成 22 年版科学技術白書第 1 部第 3 章社会・国民とともにある科学・技術  
[http://www.mext.go.jp/b\\_menu/hakusho/html/hpaa201001/detail/1296404.htm](http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/html/hpaa201001/detail/1296404.htm)

## 1. 交通安全とは何を指すか

人間とクルマは別の概念である。これは至極当然の認識だと思われる。

これに基づいて考えれば、歩行者にとっての交通安全とクルマにとっての交通安全もまた全く別の概念である。この二つを混同してしまうことは避けねばならない。両者は現代の交通行政において「交通安全」や「交通事故」と呼ばれて一緒にたにされて扱われていることが多い。そしてその混同が原因となって、歩行者とクルマが接触する交通事故が起こるのである。

交通安全を実現するためには、まずは「交通安全」と呼ばれているものを歩行者にとっての「交通安全」とクルマにとっての「交通安全」とで区別せねばならない。そして私がこの文章で扱うのは主に歩行者にとっての交通安全である。

歩行者の健康に悪影響を与える騒音や排気ガスも安全の問題に含まれる。しかし範囲が広くなりすぎるので、今回は歩行者とクルマの接触事故に限った安全問題について論じる。

## 2. 本当に歩行者の交通安全のためか

歩行者の交通安全について考えるために、歩行者の安全確保のために設置されている設備を吟味しよう。なお「安全」とは字義通り、完全に危険が無いことである。少しでも危険があればそれは安全ではないのである。行政や関連団体が行っているような交通安全のための方策は、事故の発生率を下げようとしている点で根本的に錯誤に陥っている。安全を実現するためには、発生率を相対的に下げるのではなく、ゼロにせねばならないのである。

### 2.1 歩道

歩道が歩行者の安全を確保するための設備であるならば、それによって歩行者とクルマとの衝突事故は皆無にならねばならない。確かに歩道があれば、形式的には歩行者とクルマの接触は避けられる。しかしそれはクルマの運転手が車道を操作ミスや悪意を無しに運転している場

合に限られる。

それと言うのも、クルマは歩道に容易く侵入できる場合がほとんどだからである。歩道を通行する歩行者が、誤って突っ込んできたクルマに撥ねられるという事故はしばしば報じられる事例である。仮にガードレールがあったとしても、ガードレールで歩行者が完全に守られるとは限らない。ガードレールすら無ければなおさらである。

こうした事故は歩道が歩行者にとって安全な場所ではないということを証明する。ということは結局は歩道は歩行者ではなくクルマのために存在するということになる。歩行者を歩道に追いやることで車道というクルマ専用の道路を確保し、クルマが歩行者という障害物に邪魔されること無く円滑に走行できるようにするためである。

これにはもう一つ付随する利点がある。歩行者を巻き込む事故を回避すること、つまりクルマの運転者を事故の加害者にしないことが図られるのである。歩道は「歩行者を交通事故の被害から守る」ためにあるのではなく「運転者を交通事故の加害から守る」ためにあるということが導かれるのである。

この裏づけとして、路地のような狭い道では歩道が確保されないということが指摘できる。あるいは国道であっても歩道が無い道も多い。なぜ歩道を作らないのかと言えば、歩道を確保するスペースが足りないからである。しかしそれならばクルマを通行禁止にして、全面を歩道にすることが安全上求められる。それをしないということは、クルマの利便性を人命よりも重視していることの証拠となる。

### 2.2 横断歩道

横断歩道とは文字通り「歩道」である。これは道路交通法第38条でも規定されている。そのため歩行者最優先で通行できるはずなのだが、現実問題としてはそうではない。歩行者用信号機の無い場所では、歩行者が横断しようと待って

いてもクルマが平然と通行している。さながら歩行者はクルマ様のご機嫌をうかがうようにして止まってくれるのを待つか、車列の切れ目を待たねばならない。

また交通安全協会などが児童を相手に開催する交通安全教室では「横断歩道は自動車が来ていないか左右を確認し、来ていなければ手を挙げて渡りましょう」と教えられる。また「自動車が止まってくれたら運転手さんにお礼を言って渡りましょう」とさえ教えられる。

法律上の義務を守ってもらったからといって礼を言わねばならないという教育は、クルマが法律を無視しているという前提で行われている。警察やその外郭団体とも言える交通安全協会が子供にそのような教育をするというのは、警察自身が法律の条文を否定していることになる。

こうした矛盾は、横断歩道が法律で保障されているような安全装置ではなく、単にクルマの利便性に寄与する装置でしかないということを裏付けている。

### 2.3 歩行者用信号機

歩行者用信号機は横断歩道に付属するので、横断歩道の機能を補強・補完するものと言える。

信号機そのものがそもそもクルマのために作られたものにも関わらず、それを歩行者にも押し付ける時点でクルマ中心主義に基づいている。それだけではなく、クルマ用信号機と歩行者用信号機が同じ進行方向に設置されている場合でも、歩行者用はクルマ用と比較して青になっている時間が短い。

歩車分離式信号機なら確かに歩行者の安全性に寄与するかもしれないが、そもそも横断歩道というものの自体が歩行者の安全を保障しないのだから、安全といっても蓋然的なものでしかない。歩行者の横断中に、信号無視をするクルマや誤って突っ込んできたクルマがいたら、信号機にはそれを止める機能は無いのである。

炎天下であろうが大雨であろうが歩行者は突っ立って信号を待たねばならないのに、当のクルマのほうは冷房も屋根もついている快適な環

境で信号待ちをする。こうした格差もクルマ中心の道路構造であることの現れである。

### 2.4 歩道橋

歩道橋は歩道の延長にある設備である。歩道のように不完全に歩行者とクルマを分離するのではなく、垂直的に分離することで完全に歩車を分離する点では安全を確保できる数少ない設備である。

しかしわざわざ歩行者に登り降りの労力を強制して体力を浪費させ、また遠回りさせることで時間的浪費まで強いるという点は問題である。車椅子で移動する人には通行が難しいなど、バリアフリーの点からも問題がある。

クルマにとっては横断歩道のように歩行者を気にせず円滑に走行できるので、横断歩道よりも都合の良い設備である。しかし歩行者中心に考えるならば、クルマのほうが地下に潜るなり高架橋を通るなりするべきであり、歩行者の通行を妨げている点でやはり他の設備と同様にクルマ中心主義の産物である。

## 3. 交通安全の背後にある思想

以上のように考察すると、歩行者の安全のために設置されているとされる設備が実際にはことごとくクルマの利益のために設置されていることが看取される。それらの設備に共通するのはクルマ本位の価値観であり、人間本位の「ヒューマニズム」とは対照的な態度をとる「アンチヒューマニズム」とでも呼ぶべき思想なのである。

歩道を見て「歩行者のために存在する」と思うか、「クルマのために存在する」と思うか。その解釈の差異は、認識者が人間本位の世界観を持っているか、クルマ本位の世界観を持っているかを試す。クルマ社会の諸問題はその人物が、クルマ社会のみならずひいては人間についてどのようなイデオロギーを保持しているかを浮かび上がらせる試金石となりえるのである。

(愛媛県宇和島市在住)

今年の東日本の夏は福島第一原発の大事故を受けて「節電」が強く呼びかけられているが、原発をすべて停止させても経済活動や家庭生活には少しも支障がないから節電の必要はないと政府と電力会社に対する批判派の人たちは主張している。

むろん、この多くは反原発論者による主張であり、国民に「原発のありがたさ」を痛感させて再度原発を復興させるための政府と電力会社の戦略であるとまで述べている。

つまりは家庭生活で格段に電力を消費するエアコンについても節電の必要はなく、大口需要者である重工業界（自動車産業が典型）すら原発なしでも操業には支障がないということになる。だが、私はその論調をそのまま肯定することはできない。

多くの原発が停止または稼働不能の状態になった現在、重工業界、特に自動車業界の多くは平日の木・金などから土・日の操業にシフトしている。これは自動車業界が全平日の操業は電力の需給の上で困難と判断したからであろう。

しかし家庭生活の上で子どもを持つ勤労者にはつらい勤務形態であり、できるだけ早く原則平日だけの操業に戻してもらいたいのであろう。

節電無用論者によれば、平常フル稼働していない火力発電所が多いから稼働率を高めれば国民に無理な節電を強いる必要はないということのようである。

そこで私が火力発電所がどこにどのくらい存在するかを調べてみたら、電力会社及び関連会社のものだけで180箇所ほどになった。発電炉の「基数」にしたらさらにはかなりの数になるであろう。その他各企業独自の火力発電の炉もかなり多い。

中にはたいして稼働していない火力の発電炉も実際にはかなりあるのかもしれない。

だが、これらの火力発電所の多くはやむなく原発の代替として建設されたと言えそうである。いわば多くの火力発電所は「みなし原発」の性格を有することになる。

電力会社や政府（経済産業省）としてはまだまだ多くの原発を建造したいのが本音なのだが、住民や自治体の反発が激しい地域が多いために建設を断念したり、建設を考えること自体すら躊躇せざるをえない場合が少なくなかったと考えられる。

それでも日本では54基もの原子炉が設置されるに至っているが、もし長崎、広島での被爆及び被曝体験がなかったら、今頃はまだまだ多くの原発で日本列島は埋め尽くされていたに違いない。なぜなら、日本は重工業と精密機器製造が基幹産業（その代表格が自動車産業）の国であり、しかも発電用の石油もほとんどを中東などから長い海路を通過のうえ輸入しているという不安定な状況に置かれているからである。

1台のクルマの金属部分の総質量は家庭内のすべての金属含有用品（流し台、金槌など）の合計をはるかに上回るであろう（家屋の屋根の素材などを除く）。

クルマは鋼鉄やアルミ類、合金など多種の金属類や強化ガラス、皮革類、ゴム製品などの非金属素材などで組み立てられ、カーナビなどの電子機器類も組み込まれている。

これらの素材や部品類は当然製造において膨大な量の電力を使用する。

よくアルミ製品は製造において多量の電力を消費することから「電気のカンヅメ」と表現されるが、クルマ（車輪などにアルミを使用）も同じように「電気のカンヅメ」と呼ぶことができそうである。

むろん、1970年頃までは日本に原発はなかったが、クルマが大衆化した70年代以降は大量生産に拍車がかかり、そのためにも格段に多くの電力が必要とされ、火力発電用の石油輸入が中東情勢の動向次第で滞る場合も想定（しかし巨大津波の発生は「想定外」であった）すると、やはり原発が不可欠と考えられるようになったと思われる。

先に紹介した「電気のカンヅメ」という表現はいささかお色気に乏しい。ならば、クルマは

「電気の結晶」「重工業の結晶」とでも言うべきか。

そして原発なしに今日の日本の自動車産業の隆盛とクルマ社会の進展がなかったことは確かであり、まさにクルマは「原発の結晶」と呼ぶこともできそうである。

こうして近郊農家(会社などに通勤する若い同居家族が多い)などでは一家に5～6台の「電気の結晶」を所有する場合が珍しくなくなった。

しかし、これにより地方社会は必ずしも豊かになったとは言い難い現状である。

大震災と巨大津波の災禍に見舞われた東北地方では今なお「頑張れ東北！」の掛け声が賑やかである。しかし既に大震災以前にほとんどの都市の中心街は空洞化が著しく、かつては行き交う人々で賑わっていた商店街には歩行者の姿はまことに少ない。

つまり、これらはクルマ社会対応の郊外型開発によるもので、3月11日以前に東北地方の都市の中心部も農山漁村も寂れ果て、「人災」に見



人通りが少なく、シャッター街と化した宮城県石巻市の中心商店街(2009年1月撮影)

舞われていたのである(写真参照)。

「脱原発」を標榜しながら依然としてクルマを乗り回す人は少なくない。それはクルマ社会が原発大国を築いたことに気付かないからであるう。

(山形県山形市在住)

## 投稿

# 「クルマ社会」を“問い直すこと” (3)

田中 牧

### 1. 5月28日飯田橋の定例会での話

定例会で、「クルマ社会」を問い直すことと原発の根っこにあるものに共通性がある、という話が出て、参加者の間である程度認識を共有した。その共通性とは、

①どちらも制御不能に陥ることがあり、その時多くの人々が犠牲となる。クルマは交通事故をもたらし、原発は放射能汚染をもたらす。

②制御不能となった時、莫大な社会的損失と社会的費用が発生するが、事前にこうした負のものが織り込まれていない。

③今の財界(経団連など)を財政的に支えているのは、電力業界と自動車業界と銀行の御三家である。新聞・テレビのマスコミを支えているのもこの御三家か……？

上記①から③に続いて、以下、共通性を追加したい。

### 2. 安全性を追求すべき役所の機能不全

④経済産業省原子力安全・保安院が中部電力に「やらせ質問」を要請したことが、今(8月初旬現在)、問題になっている。原子力発電所の安全性を国民の立場でチェックしなければいけない保安院が原発を推進する側の手伝いをしている、ということが行なわれていたのがはっきりした。昨年11月、初めて、「交通安全基本計画(中間案)」に意見応募した。その時、感じたことは、安全計画自体が、自動車メーカーの都合を重視し、国民の生命と安全が二の次になっていることである。

### 3. 大丈夫!大丈夫!の大合唱～不安を感じることの必要性

⑤3.11原発事故を挟んで、NHKの朝の連続テレビドラマは「鉄板焼」を放送していた。お祖母ちゃん・田中初音役が富司純子、孫・村上あか

り役が新人の瀧本美織で、その掛け合いがおもしろく、毎日楽しく観ていた。しかし、3.11事故の直後、1週間、放送が中断し、このドラマが再開された後、ドラマが作り物であることを深く感じさせられた。というのは、孫・あかりが口癖のように「大丈夫！大丈夫！」を連発した。同じ下宿のマラソンのお兄ちゃんが膝の故障で再起が危ぶまれていた時、あかりが「大丈夫！大丈夫！」と激励し、バックに葉加瀬太郎の音楽が流れた時には、こちらも涙が浮かんだものだった。ドラマの中では、マラソンのお兄ちゃんは、福岡マラソンで優勝するということとなり、これは、あかりの支えのお蔭だった、ということで、結構な話で罪はない。(激励の大丈夫！大丈夫！と名付けよう。)

しかし、原発について、これまで、電力会社、行政、研究者がマスコミを通じ、「大丈夫！大丈夫！」と言いつけてきたことの罪は万死に値するのではないか。実際に、放射能汚染に起因し、直ちにではないにせよ、多くの死に至る健康危

害が出るのは確実ではある。(出鱈目の大丈夫！大丈夫！と名付けよう。)ちなみに、今の原子力安全委員長が斑目春樹さんだが、国会中継で、「出鱈目委員長」という野次が飛んでいた。

クルマの免許更新も、常識的に考えて与えるべきではない人間に免許を与えている。交通事故を起こすことがほぼ確実な人間に免許証を与えることも、これは、公安委員会の発する出鱈目の大丈夫！大丈夫！であろう。

私自身、悔やまれるのは、日本の原子力研究者の全員が、「大丈夫！大丈夫！」と言ってきたのではなく、今回の福島原発事故の危険を訴えてきた研究者が少なからずいたにも拘らず、これに耳を傾けなかったことである。

不安を感じなければいけない時には不安を感じ、そしてこの不安の原因を取り除く必要がある。安易に、気休めで「大丈夫！大丈夫！」と言っただけではいけないし、こうしたことを言う専門家や研究者を信じてはならない。

(神奈川県横浜市南区在住)

## 投稿

## みんなで会を支えあおう

木村孝子

### ●会報64号を読んで

・2011年総会への会員メッセージ(P.35)の中で、ある方が「大震災、原発大事故の後、一人一人がマイカーなどぜいたくなものを本気になって手放すときに来ており、今回の総会は非常に大事なものとみています」という趣旨の文を寄せておられます。同感です。大事な総会であったと出席者の一人として感じています。

・杉田代表は「代表より」の中で、脱原発と脱クルマの関連から書いています。脱原発を述べつつ、省エネ生活を主張しています。今まで会が言いつけてきたクルマから鉄道へ、さらにローカル鉄道へ、そして自転車で過ごす都市づくりへ。復興を願いつつ、これら主張を心に留めました。

・4月18日の朝、登校時、栃木県鹿沼市での「クレーン車による小学生6人の死亡事件」に触れた投稿は、この会として最も心を痛めなけ

ればならない課題の一つが取り上げられていました。通学路で通常通り登校中の小学生が大型車にひかれて一度に6人も亡くなる！学校も保護者も周りの住民も、また、この事故に立ち会った警察も、驚きと悲しみで動転したことでしょう。ドライバーはてんかんの病気を持つ職業ドライバーで、過去にも事故を起こしたことがあるとのこと。「自動車は一瞬のミスで人を死傷させる危険物」投稿者の足立さんのこの指摘を、社会はくり返し認識し続けなければなりません。

また、「クルマを運転したくない人」という言葉は足立さんは使っていて印象的です。私もその一人。公共の道路の邪魔をしたくないから、排ガスを出したくないから、人に恐怖心を与えたくないから、そして最悪、人を死に至らしめたくないから。この死亡事件について足立さんの「雇用者は運転者の運転技能、適性、健康管理に

ついて、重い責任を負うべきもの、『運転免許』は安易に交付され、安易に使用されるべきものではない」のまとめを強く受け止めたいと思います。(交通事故はもちろんのこと、加害側の会社、ドライバーにとっても不幸なことなのでから。)

この死亡事件のほかに、私の心を離れることのない交通事故に触れたいと思います。本年2月6日午前9時頃、茨城県高萩市の国道で、車椅子で移動中の73歳の女性と、介助中の76歳の夫とが、50代の男性の運転する乗用車と接触し、2人とも亡くなっています。道路を横断する70代の夫婦、妻は車椅子。この事故が気になり続け、事故後、高萩警察に2、3度電話で問い合わせましたが、新聞報道以外のことは警察は語れないとのこと。高齢者が車椅子で、また、杖を頼りに、また、たとえ足を引きずってでも、横断できる日本の道路であってほしいと、叫び続けたいと思います。

・クルマ社会を問い、社会の前進を願う私たち。私たちの“会”は存続し続けなければなりません。事務局長さんに、会員みんなでエールを送りたいと思います。2011年度は世話人さん2名減で、事務局は仕事過多。会員も減少し続け、財政的にも逼迫。事務局長さんの悲鳴が聞こえてきます。“会”はみんなで支えあっていかねばなりません。できる協力を会員は惜しまないでしょう。

## ●高速バスを利用して

5月12日、徳島市の親戚を訪ねるため、神戸空港からJR徳島駅まで高速バスを利用しました。途中JR新神戸、JR三ノ宮駅と人々が乗ってきましたが、空港発車のときは乗客は私一人だったので、「多くはしゃべらないから」とことわり、運転手さんに話しかけました。

「悪いけど、正社員?」「契約です。でも仕事があるだけありがたい」。ああ、この運転手さんも。高速バスの運転だけでも大変なのに、ほかに集金も、荷物の出し入れも、案内も……一人で5、6役も担って過酷です。

2時間半後、バスは無事徳島に着きました。「お世話様でした」と私。「ありがとうございますでした」と、私が降りるのを手伝おうとする運転

手さん。ありがとう。高速バスの運転手さんに幸あれ!

## ●S新聞の投書に接して

週1回発行のS新聞に、次の投書が載っていました。

「どこへでも (山口・下関市)

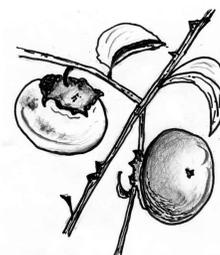
59歳にして、初めて新車を買いました。カーナビゲーションをつけて、どこへでも行けます。あちこち新緑で自然がとても美しいです。遠くの友人のところへも出かけて、ビックリさせようと思います。ガソリン代が高いので、もう少し安くなるといいです。(2011.6.2付)」

人間は自由であり、反社会的行為でなければ自分のやりたいことを進んでやっていいのですが、でもこの投書、どう思われます? いくら自由でも「クルマの運転」に関しては自重してほしい。S新聞は「生活の向上、子どもの幸せ、平和……」等を新聞のテーマに掲げています。こういう投書は載せないでほしい。電話を入れました。「おっしゃるとおり、反省しています」と編集局の返事。読者のみなさま、“うるさいおばさん”と筆者を非難しないでね。クルマに頼らない生活の楽しみを見つけてほしいと言いたと思います。たくさんたくさんあるはずですから。

テレビは連日「熱中症予防を」と言っています。幸い南側には木々の茂る小さな庭もあり、我が家はエアコンは使いません。

地球の温度を上げている原因の一つは「クルマ社会」にあることを、安易なクルマ利用者にわかってほしいと切に願いながら、扇風機の前で7月末締め切りのこの原稿を書きました。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



カキ

(会員K・Tさんの絵)

若い頃には何とも感じなかったのですが、中年になってから歩道の傾きが苦になるようになりました。上り坂、下り坂の傾斜はどうしようもないとあきらめています、進行方向と直角の方向の傾斜をとっても苦通に感じます。

車道から建築敷地にクルマが乗り入れやすいよう歩道が切り下げられ、斜めになっている所についてはもちろん“腹が立ち”ますが、今回はそうではない形で歩道が斜めになっている所を、私の生活圏から紹介します。

写真1は、地下鉄の工事により工事前より車道が高くなったため、元々は平だった歩道を傾けたものです。東京都文京区千駄木での写真です。地下鉄千代田線の工事で、このあたり地下は2階建てのトンネルになっているのですが、十分地下深くに掘り下げないでトンネルを作ったためか車道を工事前より高くしてしまいました。その結果建築敷地より車道が高いところが続出し、歩道を斜めにして、つじつまを合わせました。工事後すでに30年以上？経っていますので、かなり歩道の傾斜も調整されてきていますが、まだまだ写真のような場所が残っています。私は昔このあたりに住んでいました。

写真2は、車道側が地盤沈下したのに対してオフィスビルは敷地に打ち込んだ杭により沈下しなかったため、歩道を斜めにして建築敷地と車道の高さを調整したものです。東京都港区虎ノ門での写真です。このあたり、かつて地盤沈下した時期がありました。そのときにこうしたことが行われ、それが未だに修正されないまま引き続いてきたわけです。私の職場近くの写真です。

写真3は、建築敷地側が敷地をかさあげしたのに伴い、平らだった歩道を斜めにして車道側に接続したものです。東京都千代田区霞ヶ関の経済産業省前正門付近の写真です。これは最近行われたもので、実は歩道の工事は途中でストップしたままになっており完成していません。推測ですが、どなたか、あるいはどこかの役所が、



写真1



写真2



写真3

平らだった歩道を傾けてしまうことにクレームを付けたのだろうと思っています。

(千葉県松戸市在住)

## 美談の陰にクルマ優先思想

公共広告機構(ACジャパン)のキャンペーン広告で、8月より全国で『魔法使いの少年』の放送が始まっている。今年度の全国キャンペーンテーマ「気持ちにふれよう。こころをつかもう。」の一環で作られた本作品は、「公共心」をテーマにしたものだそうだ。

「仕事疲れの帰り道」からナレーションが始まり、青信号で横断している小学生を睨みつける大人達が映し出される。まさにクルマ優先が常態化している日本の道路事情の縮図である。

しかし、話はここで終わらない。青信号で横断歩道を渡っていた小学生と思われる子どもが、クルマに向かってお辞儀するのだ(図1)。道路という公共空間を広く占有する自動車に乗りながら、さらに横断歩道を渡る子どもに“感謝”までを要求する大人の傲慢な心理が描写されているわけだが、この作品は風刺ではなく、これが「公共心」だと言うから驚きである。



図1 ACジャパン(公共広告機構)製作の広告  
『魔法使いの少年』の一幕

[http://www.ad-c.or.jp/campaign/self\\_all/01/](http://www.ad-c.or.jp/campaign/self_all/01/)

## 「公共心」とは何か

そもそも「公共心」とは何を指しているのだろうか。国語辞典によると「社会一般の利益を図ろうとする精神」(小学館『デジタル大辞泉』)「公共の利益のために尽くそうとする精神」(三省堂『大辞林 第二版』)だという。文言通り解釈すれば、クルマ優先思想が「公共の利益」だと

いう思想が背景にあるように読み取れる。

もうひとつ、そもそも日本の道路交通法では歩行者優先である。信号機のある横断歩道では信号機現示の通りだが、信号機の無い横断歩道では歩行者が優先であり、横断しようとする人がいる場合には車両は停まらねばならない。また、「横断禁止」標識が出ている区間を除き、横断歩道のない場所で横断することもできる。しかしこれらの原則は守られているだろうか?横断歩道で歩行者を無視して我が物顔に盲進するクルマは数知れず、あまつさえ路地などで歩行者を脅し、蹴散らしながら走るクルマも少なくない。

歩行者が道路を横断する時は必ず横断歩道を通り、しかもクルマに向かって謝意を示すのが手本として描かれているこの「公共広告」を見ていると、美談の陰で、歩行者最優先の原理原則が守られていない道路交通の現状を追認・黙認しているのではなからうか。

このように原則を無視して交通弱者に“感謝”を強要するのが「公共心」なのか?立場の弱い歩行者は道路を歩かせてもらって「ありがとう」と言うのが「公共心」なのか?または、理不尽な我が物顔の大人に対しても遜るよう、いついかなる時でも子どもに「感謝」を強要するのが「公共心」教育だとも言いたいのだろうか?

これが風刺作品であれば、歪んだ道路交通社会の実態を活写している作品だと思うが、これを美談に仕立てて「公共広告」として全国で放送してしまう社会の感覚におぞましさを覚えた。

## 「ありがとう」を言うべきはクルマ利用者の方

図2は、60人の人が移動する時に占有する道路面積の広さを比較した写真だが、これを見れば一目瞭然、自家用乗用車の利用は、かくも広大な公共空間を占有している。車両重量が重い分、道路損傷の程度も雲泥の差がある。その道路は大部分が自治体や国が保有・管理しており、整備維持にかかる費用の原資は税金だ。自動車

利用者は幾らかの税金を追加で支払ってはいるが、この額は道路整備維持にかかる費用全体の2/3程度に過ぎず、しかも大気汚染や騒音などの公害を発生させ、その被害者に対する賠償を免れている。

つまり、自動車は税金その他による莫大な扶助を受けなければ利用し続ける事すら叶わない物だ。もちろん車両や燃料、保険などにと利用人も少なくない費用を支払っているだろうが、目に見えない負担が社会全体や(公害被害者などの)第三者にツケ回されている。すると、本来「ありがとう」を言うべきはクルマを利用する側だと考えるのが自然だろう。

ところが、自分が享受している利益はクルマの特権だと勘違いして、あまつさえ道路を共有すべき歩行者等を敵視するのが、この国の道路の実態だ。警察の交通安全キャンペーンで「やさしさが走るこの街この道路」という標語が使われているが、真っ先に「公共心」を植え付けるための教育を施すべき対象はクルマの利用者の方である。

一方、欧州の道路では都市部を中心に歩行者を保護するために、クルマに速度を落とさせるための工夫がされているという。自動車利用者から徴収した税金は公共交通の整備運営や歩行者空間、自転車レーンなどに充当されている。日本とは根本から違っている。

### 歩行者の権利の確認を

本会は、歩行者や自転車利用者の権利が蔑ろにされている点に問題意識を持って取り組む、日本では数少ない市民活動団体だ。その目的を達するためには、まさに本作品で描かれているような、歩行者に「道を渡らせてくれてありがとう」などと言わせて「公共心」だと嘯くような社会の在り方を根底から改革せねばならない。

クルマが我が物顔に道路を占有し走っていることを、当然だと思っはいるまいだろうか。問い直す所から始めたい。「ありがとう」を言うべきはどちらなのか。さも当然のように我が物顔でクルマに乗る人たちに、そしてこんな「公共広告」を平然と製作し放送した公共広告機構に、今一度考え直してもらわねばならない。



図2 60人が移動する際に占有する道路面積  
自動車 / 乗合バス / 自転車  
© 2009 Natasha Lloyd

本誌が読者の手元に届く9月にはモビリティウィークや「秋の全国交通安全運動」、その後11月には「世界道路交通犠牲者の日」などの行事が続く。歩行者の安全や権利を問い直し、歩行者の権利確保を求めていく行動を進めるきっかけにしてほしい。

### 「公共広告機構」について

2009年に「公益社団法人ACジャパン」と名称変更しているが、「公共広告機構」の名で知られているように、「公共広告」を取り扱う社団法人。最後に「トエシー」と言う広告が記憶に残っている人も多いだろう。「広告を通じてさまざまな提言を発信し、住みよい市民社会の実現をめざす民間の団体」と称している。

「公共広告」と言っても政府広報などとは違い、民間で運営されている。名だたる企業、業界団体が会員になっている民間団体で、テレビ、ラジオ、新聞、屋外広告会社などが広告枠を無償で提供している。無償と言うと聞こえはいいが、民報テレビなどでは主に広告枠の穴埋め的に流されているので、今年3月の震災直後の広告自粛を受けてACの広告が大量に放送される事態となり、視聴者から「不快」との意見が寄せられる顛末があった。その結果、今年度に制作された広告では「トエシー」の音声は使われていないようだ。

(神奈川県川崎市在住)

今回は自転車政策と、関連して交通基本法について述べます。

自転車に乗る者にとっては「身の置き所がない」状況があります。自転車専用レーンのある道路は限られています。そこで自転車は車道を走るべきとなりますが、そこではクルマとの接触が怖い、歩道を走れば歩行者の迷惑になる、一体自転車はどこを走ればよいかという状況です。

私はこの問題ですっと悩んでいたのですが、最近になってやっと自分としてはすっきりした“解決策”に思い至りました。以下の通りです。

交通基本法案が3月に閣議決定されています。それを読むとこの法律は、あるべき交通の理念を述べるものとなっています。私としては、その理念を次のように置くべきと思います。

- ①交通においては、安全、生命・健康の保持を最優先する
- ②交通安全においては、物理的に弱い立場にある歩行者を最優先し、次に自転車を優先する
- ③クルマを利用できない状況下にある交通弱者・移動制約者の交通・移動の可能性を保障するために、公共交通を私的交通に優先させる

これらの内容は、閣議決定された法案には述べられていません。しかし交通の諸政策はこの理念のもとに決めていくべきと考えます。

そこでこうした理念に基づく自転車の扱い方ですが、道路幅に大きな制約がある中で、歩行者の扱い方も含めて、次のようにすべきと考えます。

#### 〈歩道が分離されていない道路における交通〉

- ①歩道が分離されていない道路においては歩行者>自転車>自動車の順で交通を優先することとし、順位が後ろの交通者がクラクション等で道を空けることを要求することを禁じる
- ②市街化区域内の歩道が分離されていない道路においては、歩行者交通の安全性を高めるため車両の最高速度を10km/hに制限する

#### 〈自転車専用レーンの設置〉

- ①歩道があり、車道の車線分離がなされている道路においては、特段の事情がない限り車線を削減してでも（一方通行化を含む）自転車専用レーンを設けることを追求する

#### 〈自転車専用レーンが設けられていない車道における交通〉

- ①（歩道がある道路において、）自転車専用レーンが設けられていない車道においては自転車>自動車の順で交通を優先することとし、順位が後ろの交通者がクラクション等で道を空けることを要求することを禁じる
- ②（歩道がある道路において、）自転車専用レーンが設けられていない車道においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する

#### 〈幼児を除き、歩道における自転車走行の全面的禁止〉

- ①自転車の歩道走行を認めている道路交通法第63条の4の「三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全性を確保するため当該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」については廃止する
- ②上記自転車関連諸政策の実行を前提に、歩道における自転車走行については、幼児を除き全面的に禁止する

歩道を歩行者のものとして取り戻し、自転車は本来の規定通り車道に移ってもらう。その場合、専用レーンを用意できないならば、自転車が怖くないようクルマの速度を20km/h以下に制限するという事です。

先に示した理念のレベルでの社会的合意がおそらく容易ではなく、こうした政策提案が現実的か否かはより検討すべきと思いますが、現在の“でたらめな”自転車交通を改善する方向は上記の通りだろうと私は考えます。

近頃、自転車の交通法規無視が気になります。自分が歩行者として青信号になった横断歩道を渡り始めると、車道を走ってきた自転車が目の前を横切っていくのです。思わずひやっとします。車道を走る以上、自動車と同じように車道の信号が赤になったら停止しなくてはならないはずですが。

今、自転車利用者たちは、車両としての立場と歩行者としての立場のいいとこ取りをしています。車両なので車道を走ってくるが、横断歩道にきた途端、歩行者に変身し、横断歩道に進入してくるのです。

自動車が自転車を邪魔にして歩道に押し上げた結果、車道も歩道も右車線も左車線も自由に走り回れる路上のモンスターを生み出してしまったのです。

秩序を回復するには、シンプルな原則に立ち

返り、行政、警察、教育機関、市民、マスコミなどが、地道な啓蒙の努力を続ける他はないでしょう。

では、そのシンプルな原則は何か、について議論をしなくてはならないのですが、「自転車は車道を走るときは道路の左端を走行し、自動車と同じ信号に従う。歩道を利用するときは、人の早足でいどの速度で走行する。」というあたりを最低限のルールとして確立するべきと考えます。

そして、歩道でスピードを出している自転車に対して警察は、車道を走るように指導しなくてはなりません。

この問題については、問い直す会としても大きなテーマとして取り上げていきたいと考えています。

## クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長

若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員の出選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。

2011年度会費の振込みをお願いします。

**当会の会計は、窮迫しています。**

皆様の会費ではまかないきれず、個人的な寄付により補填されています。

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、会費の振り込みやご寄付を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「10年度会費払込済」「11年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2010年度、2011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。

2011年4月1日から2011年7月27日までの会費・寄付納入者は110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。現在、皆様の会費や寄付だけではまかないきれず、個人的な寄付で補填されています。

ぜひとも、2011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願います。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報64号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

## お分けします

### ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

- 当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』一定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。
- 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~64号) — 1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。
- 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』(ダイジェスト版もあり・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)、冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著・59号に同封)、会のパンフレット—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

以上、申し込みは杉田久美子(会報64号に同封の名簿参照)まで。

## 写真・公的機関への意見事例等をお寄せください

- 写真…会報の表紙や、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。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。
- 意見事例等…道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

## 地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部…会則に規定はなく、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のに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡系…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～ 《11/26(土)、12/24(土)》

時間 14:00～17:00

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)  
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。

問い合わせ 杉田正明090-6931-6051

## ■分離信号の見学と学習会(船橋) ～ご参加ください～ 《10/29(土)午後》

分離信号の普及は、交差点での交通事故を減らす重要な対策の一つです。千葉県船橋市で、実際に分離信号が設置された道路を見学し、設置されると交通環境がどのように変わるか、市民がどこにどのように要望すれば設置されるのか、などについて学ぶ集いを予定しています。

講師は本会会員の朝倉幹晴さん、長谷智喜さんほか。詳細は同封のチラシをごらんください。

連絡先：足立礼子 (E-mail: reida@if-n.ne.jp、  
会報64号に同封の名簿参照)

## ■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2011年12月下旬
- 原稿締切り：10月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：林 裕之(会報64号に同封の名簿参照)
- 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(意見や情報、活動紹介や提案、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や投稿記事(新聞、雑誌等)
- ・調査研究等の長文もご紹介します。ご相談ください。

★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。
- ・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
- ・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、小見出しをつけるのと読みやすくなります。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
  - ・写真や図表にはその説明文を入れ、略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。
  - ・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。
- ※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。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。ただし、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は著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著者にお断りすることなく修正させていただくことがありますので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います。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文