

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：〒270-0015
千葉県松戸市小金上総町21-24
杉田正明
Tel & Fax 047-343-6814
編集：杉田正明・林裕之・足立礼子
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

67

2012年3月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



バスが通る幹線的な道路ですが、歩道がありません。路側帯に電柱が立っています。逆走する自転車が少なくありません。(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

- 「自動車取得税・自動車重量税廃止に反対する
緊急声明」を発表(杉田正明) 2
- 警察庁の自転車総合対策通達に対する意見書を提出
(杉田正明) 4

会員の活動報告

- 「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに札幌で
ワールドディ開催(前田敏章) 7
- シンポジウム「自転車がまちを変える！」開催
(山脇壽彦) 10

投稿

- クルマ社会の栄華は平家政権の如しか(小林和彦) ... 12
- クルマ嫌いは困るのか?(三田直水) 13

- 「萩・三隅道路」を問う(林 裕之) 14
- 警察庁通達を受けて一自転車の車道走行実現のために
(清水真哉) 15
- 公共交通の楽しさ、優しさ(木村孝子) 16
- どこが違う?(鈴木浩司) 17

案内

- クルマ社会を問い直す会総会のご案内 18

メッセージほか

- 代表より 19
- 事務局より 19
- 会計より、ほか 21
- 案内板 22
- 原稿募集案内 22

「自動車取得税・自動車重量税廃止に反対する 緊急声明」を発表

杉田正明(世話人)

2011年末にかけて2012年度税制改正の検討が行われる過程で、民主党税調は自動車取得税と自動車重量税を廃止しようとしてきました。自動車業界の強い意向を受けて自動車販売拡大、それによる景気浮揚を図ろうというものでした。その際自動車取得税と消費税が2重課税であるという論拠も強調されました。

この動きを受けて問い直す会は、2税廃止反対の緊急声明を政府税調と民主党税調に送付致しました。またマスコミ各社へもプレスリリースとして送付致しました。

対象の2税の規模は併せて9000億円を超える

ものでした。財政再建の課題を抱える中で政府は党税調の要請をそのままでは受け入れませんでした。結局、自動車重量税を約1500億円減免することを決めました。

当会の声明については、「環境NGOエコ・クリエーターズ・クラブ」、「持続可能な地域交通を考える会」、「青空の会」から賛同を頂きましたので、その旨を含めて相手先に送付しました。また、その後、「空色自転車市民の会」(現在名前を変更して「埼玉自転車市民の会」)からも賛同を頂きました。

以下声明を掲載します。

2011年12月4日

内閣府 税制調査会 会長 安住 淳 様
内閣府 税制調査会 専門家委員会 委員長 神野直彦 様
民主党 税制調査会 会長 藤井裕久 様

自動車取得税・自動車重量税廃止に反対する緊急声明

クルマ社会を問い直す会
世話人代表 杉田正明

民主党税調が自動車取得税及び自動車重量税を廃止するよう政府・政府税調に要求したと報道されています。私たちの会はこの廃止要求に反対であることを表明します。民主党政権の政策として、この2税廃止を取りやめることを要求いたします。

私たちの会は、交通において生命の安全・健康の保持を最優先し、物理的に弱い立場にある歩行者次いで自転車の交通環境の整備を優先し、さらにクルマを利用できない交通弱者・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交通社会の実現を求めています。

国土レベル・地域レベル・都市レベルのいずれにおいても、自動車への依存を引き下げ、鉄道(貨物鉄道を含む)・路面電車・バスなどの公共交通へのシフトをはかる政策が実現されることを強く願っております。クルマを利用できない交通弱者が、国民のおおむね3割前後存在すると推計できるなかで、公共交通の衰退が各地で起きていることは嘆かわしいことで

あると考えております。

クルマ利用から公共交通へのシフトを促進する税制こそ必要であり、クルマの需要を喚起する・クルマの利用を促進する方向の税制改正は行うべきではありません。まずこの点から2税廃止に反対します。

道路財源の一般財源化が行われて以降、手軽に入る統計がないので近年の状況が確認できないのですが、一般財源化が行われる前までは、道路整備は、地方の道路整備単独事業を中心に、道路特定財源だけでなくかなりの割合で一般財源を投入してなされてきました。おそらく現在もその状況が基本的に続いているだろうと推測します。道路整備は自動車利用者が負担する自動車関連の諸税(かつての道路特定財源)だけすべて賄える規模で行われているのではなく、その他の一般財源をも投入して為されていることをまず確認すべきです。そうした状況下で上記2税を廃止することはもってのほかであると私たちは考えます。

それだけではありません。自動車は多くの外部不経済・外部費用(自動車利用者が自己の負担無しに他者にもたらす不利益)を発生させております。代表的には交通事故被害、排ガスによる喘息など呼吸器疾患被害、騒音被害、CO₂排出による地球温暖化に伴う被害、道路建設による自然・生態系の破壊、道路建設による生活環境の破壊、競合関係にある公共交通需要を減らすことによる公共交通の衰退などです。

自動車利用者は、本来、こうした外部不経済・外部費用、社会にもたらしている迷惑・被害相当の負担をも現在の自動車関連諸税に上乗せして負担すべきであると考えます。

自動車の外部不経済・外部費用の金額評価については、生命・健康・自然環境等について評価方法に難しい課題があり、また私どもの会員の中にも特に生命について決して金銭や便益とは等価にならないもの・決してこれらと較べてはならないものとする会員が多く存在しますが、ここであえて政策を議論するために外部費用の推計に触れます。これについての包括的な推計作業はあまり見かけませんが、2001年公表の兒山真哉・岸本充生両氏による推計(「運輸政策研究 2001 Summer」)では、1 km走行するごとに、乗用車は29円、小型トラックは40円、大型トラックは132円相当の外部費用を発生させているそうです(中位推計)。この推計は先に挙げた外部費用のすべてを推計しているわけではありません。また現時点で評価し直せば違った数字になる可能性はあります。しかし、いずれにしても、こうした走行1 kmあたりの外部費用にガソリンや軽油1リットルあたりの走行可能距離を掛け算すれば明らかのように、1リットルあたり数百円の上乗せ課税が必要となっている事態なのです。

自動車取得税・自動車重量税の廃止については、上記のように、自動車利用者が自動車走行に際して本来負担すべき費用を充分負担していないことから反対致します。

尚付言すると、自動車産業を活性化する方向での経済活性化ではなく、鉄道や路面電車やバスなどの関連産業が元気になる方向での経済政策、国土・地域・都市政策を推進して下さるよう要求致します。

以上

警察庁の自転車総合対策通達に対する 意見書を提出

杉田正明(世話人)

警察庁は2011年10月25日付で「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達を、各都道府県警に宛て発しました。

この通達は自転車交通の混乱を放置しかねて出されたものと推測され、対策の内容には評価すべきものを含んでいました。しかし、対策がもたらす危険への配慮がなく、また、自動車のあり方そのものを変えていかねばならないという認識がなく、私たちにとっては明らかに欠陥通達でした。

そこで通達に不足している大きな部分を補う内容の提案を意見書としてとりまとめ、1月末に警察庁に郵送提出しました。

自転車対策としては、今回の意見書で扱っていないけれども論ずべき項目がほかに大量にあると思います。しかし今回は絞りました。

通達で自転車道、自転車専用レーンの整備を進める方向が打ち出されました。これは結構なことでそれなりに実現するでしょう。しかし、道路幅が狭いことから、また自動車利用者の車線削減や一方通行化への強い反対から、その整備が出来ないままになる道路が広範に残ると予測されます。

また、歩道幅3m未満の道路について自転車走行可としてきたのを見直す方向が打ち出されました。これには、いろいろ条件・“逃げ道”が付されており、必ずしも実行せずに済ますことも可能ですが、自転車レーンの物理的制約に比べれば遙かに制約は緩く実施しやすいでしょう。

こうした通達のもとで、多くの自転車利用者が歩道を追い出されて自転車専用レーンがない車道を走らざるを得なくなるであろうと予測されます。この事態に対して、自転車走行の安全性を高めるためには、併走する自動車の速度を大きく制限することが最善の方策と考えました。そこでこの点を中心に意見書を構成しました。

自動車の速度制限には自動車利用者の強い反対が予想されます。しかし、歩行者、自転車、自動車が何とか共存していく現実的な方法はこれ以外には当面無いと思います。

速度制限には自動車利用者の強い反対が予想されるからこそ、これをクルマ社会の有り様を変えていく契機にしたいものと考えます。

以下意見書を掲載します。



(会員K・Tさんの絵)

2012年1月27日

警察庁交通局長 殿

平成23年10月25日付け通達
「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」
に対する意見書

クルマ社会を問い直す会
世話人代表 杉田正明

私たちの会は、交通において生命の安全・健康の保持を最優先し、物理的に弱い立場にある歩行者次いで自転車の交通環境の整備を優先し、さらにクルマを利用できない交通弱者・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交通社会の実現を求めて活動を続けております。

さて表記通達につきまして、評価すべき内容を含んでいることを歓迎しつつも、不十分で改善すべき点があると考えまして、ここに意見書を提出させていただきます。

今回の通達について私たちは以下の点を評価しております。

1. 片側1車線道路において、自動車一方通行の規制を行って自転車道等を整備する方向を打ち出しておられること。
2. 片側2車線以上の道路において、自動車等が通行する車線を減らすことによって自転車道等を整備する方向を打ち出しておられること。
3. パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等を整備する方向を打ち出しておられること。
4. 幅員3メートル未満の歩道における自歩可の交通規制を見直す方向を打ち出しておられること。

ただし、この通達は以下のような問題を内包しております。

- a. 今回の通達は、これらを実現していく手順や工程について全く触れておりません。自転車道等の整備がなされて初めて歩道から車道へ安心して移ることができる人々が多数と考えられますが、このままでは自転車道等の整備がなされないまま自転車の車道走行が強いられる状況になりかねないこと。
- b. 自転車道等の整備ができない道路が多数に上る可能性があり、そうした道路での自転車走行の安全性は何ら向上しないこと。
- c. 自転車道等が整備されても、その路上への自動車の駐停車が予想され、自転車の車道側へのはみ出し走行が強いられ、その場面での危険性が残ること。
- d. 歩道を原則歩行者のものとしていくことには大賛成ですが、歩道の圧倒的多数は幅員3メートル未満であり、見直しにともない大半の歩道で(高齢者や児童を除き)自転車走行

不可になるとみこまれ、一方、車道側での自転車走行環境が上記bやcの通りであるとすると、多数の自転車利用者が危険と隣り合わせで車道を走行することを強いられることになること。

- e. 自転車の走行ルールについて、自動車運転免許取得時の道路交通法の学習や、一部の小中学校での授業・講習を通じてしか学ぶ機会がなく、多くの国民にとって自発的に学習しない限り知る機会がない現状があります。自転車道等の整備や、幅員3メートル未満の歩道の自転車走行禁止、その他新たな施策が実施されても、そうした施策と施策のもとでの走行ルールを国民・市民が知らないままになる恐れが大きいこと。

そこで以下の施策を通達にあわせて同時に実施するよう提案いたします。

1. 自転車道・自転車レーンの整備がなされていない道路においては、自転車走行の安全性を向上させるため、自動車の速度を20km/時以下に制限すること（片側に複数の車道レーンがある場合は左端のレーンについて）。
2. 自転車道・自転車レーンの整備がなされている道路において、片側に複数の車道レーンがある場合は、自転車道・自転車レーンへの自動車の駐停車は全面的に禁止し、車道レーン内に駐停車する規則とすること。
3. 自転車道・自転車レーンの整備がなされている道路において、片側に複数の車道レーンがない場合は、駐停車を認めている区間について自転車の車道側へのはみ出し走行時の安全性を高めるため、自動車の速度を20km/時以下に制限し、その表示を明確な形で行うこと。
4. 自転車の走行ルールを国民に周知徹底させるために、数10分のテレビ番組と数分のスポットテレビ番組を作成し、毎年・毎月、定期的にNHKなどの放送局を使って放映すること（春・秋の全国交通安全運動の際には必ず）。この際に当然、新たな制限速度や駐停車ルールなどを含めて、自転車利用者のみならず自動車ドライバーへの周知も意図すること。

自転車道・自転車レーンのない車道における自転車の走行を怖くないものにしていくのに、自動車の速度を20km/時以下に制限することで十分と考えているわけでは全くありません。自動車利用者による法令違反（速度制限違反、駐停車違反など）の排除や、自動車の無理な追い抜きや幅寄せなどの危険行為の禁止なども併せて進めて頂きたいと考えていますが、今回特にこの速度制限策を効果的な一つの施策と考えて提案する次第です。

また補足ですが、車道において左端を自転車が走る場合、路肩に段差があるなど安全に走行しがたい状況が少なからず散見されます。安全な走行環境の整備につとめて頂くよう提案します。

尚、警察庁の方針と、各県の警察、とくに警視庁の見解との間に差異が目立っており、国民の間の混乱に輪をかける可能性があります。行政各所の方針の摺り合わせに万全を期するようお願いいたします。

以上

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに 札幌でワールドデイ開催 津田美知子さんが、欧州に学ぶ道路交通文化を提言

前田敏章（北海道交通事故被害者の会・代表）

11月20日、世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラムは、2011年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに開催され、会場の「かでの2・7」には、約80名の関係者と市民が集いました（写真）。主催は北海道交通事故被害者の会で、北海道、北海道警察および札幌市が後援、クルマ社会を問い直す会・道はだれのもの？札幌21・交通権学会北海道部会・スローライフ交通教育の会、の4団体の協力をいただきました。以下3部構成の概要を報告します。



第1部：ゼロへの願い

はじめに、昨年のワールドデイ以降の1年間に、北海道で交通禍の犠牲になった198人はじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げた後、北海道の会が各地で展示している「いのちのパネル」の23事例をスライド映写。そして今年も届けられた「ロードピース」の創始者、イギリスのショードリイさんからのメッセージが紹介されました。（別記1）

代表挨拶では、ワールドデイが全国交通事故遺族の会の集会や東京、横浜、福岡でのキャンドルナイト、大阪の街頭行動など全国で展開されていること、および、秋田県警察が交通死ゼロへの風を吹かせる風車を事故現場に設置するという新たなとりくみを紹介。ワールドデイが行政のとりくみにも拡がっている意義を述べるとともに、第9次交通安全基本計画の不十分さなど、社会として未だゼロへの道が示されていないことも指摘。このワールドデイを、決して追悼行事だけに終わらせてはならず、「死傷被害ゼロ」に向けての行動を、1年1年確かめ合うための日にするべきと強調しました。

被害者からのメッセージは、自転車乗車中にはねられ、車椅子生活となり、20年も痛みと闘い、正当な治療と後遺障害認定のシステム確立

を求めている女性からの発言。続いて、14年前から活動している札幌の市民団体「道は誰のもの？札幌21」の秋山真澄さんが、「生活者の視点で道路交通環境を改めて見直す時、車と人の間で宙ぶらりんな状態に置かれた自転車に焦点を絞れば、交通政策の課題が浮き彫りになる。……最近とみに『ルールやマナーを守っていない！』と非難されがちな自転車ですが、ルール通り安全に走れる自転車優先の道は殆ど有りません。……後追いの「自転車対策」ではなく、「総合交通政策」の中に自転車もきちんと位置づけることが必要」と、その思いと活動を報告しました。

第2部：ゼロへの提言



今回の基調講演は、問い直す会でも講演されている津田美知子さんにお願ひしました。津田さんは「歩行者と自転車の道の革命～車道至上主義から道路交通文化の時代へ～」と

題し、弱い歩行者や自転車を守るヨーロッパの「道路交通文化」が、生活の場の区画道路の静穏化を第1段階、幹線道路の車道を削減しての自転車道整備を第2段階として成熟してきたとい

うことを、豊富な現地写真を提示しながら明快地説明されました。(前ページ写真)

参加者が共感的にうなづく姿も多く、貴重な講演であったことは以下の感想からもうかがい知れます。

【参加者の感想】

★どのようにしたら交通被害ゼロを実現できるのかという問題に対し、道路工学についてのパラダイム転換的発想が非常に有効であると感じました。文字通り目からウロコが落ちたようでした。★基調講演が秀逸でした。具体的に目で見ると各国の歩行者優先思想の例には説得力がありました。津田さんの中央官僚に対する憤りにも説得力がありました。やはり、基本は「思想」だと再確認しました。★解決の糸口が理解出来ました。まだまだ日本の交通事情は改善でき、犠牲者を減らすことができることを確信しました。ちゃんとヨーロッパにその手本があるではないですか。行政の怠慢には怒りさえおぼえました。関係の皆さん、がんばって下さい。★初めて知ることばかりだった。教員になったら中学生に今日学んだことを伝えたいです。(教育大生)★交通について深く考えるきっかけになりました。私は最近自動車の免許を取得したのですが、一応「歩行者優先」ということは掲げられていますが、「車中心」という意識はなんとなく感じられました。私もそれに流されそうになっていたので、今日この講演を聴かせていただけて大事なことに気付かせてもらえました。ありがとうございます。(教育大生)★交通事故が減った、増えたと言うが、事故は(特に死亡)無いのが当たり前で、車が増えたから事故があるのは当たり前というのは間違いです。殺人事件と同じに考えるべきです。★「道路」に対する意識が変わりました。もう「道は誰のものか？」の疑問形ではだめなのですね。日本はヨーロッパと比較し遅れていると思いました。★日本が事故が多い理由が良く分かった。欧州の様に子どもの時から道路は「歩行者優先」との意識を日本人も持てるようになる事が時間はかかるが、必要で大切な事だと思った。★西欧の交通整備の内容が、日本との比較になり参考になりました。札

幌の自転車道はつくるべきだと思います。積雪時には自転車の利用を禁止し、除雪した雪は、冬の間自転車道に寄せてしまっても問題ないと思います。

第3部：ゼロへの誓い

フォーラムの後半は、後援の北海道(環境生活部くらし安全推進課)および北海道警察(交通企画課)より誓いの挨拶があり、最後にフォーラムのアピール(別記2)を採択して終了しました。

私たちは、2009年の小栗幸夫さん、2010年の今井博之さんからの提言とあわせて、今回の津田さんからの貴重な提言を指針として、国連の提起する「行動の10年」にふさわしく歩を進めたいと思います。

なお、ワールドディにあわせ、札幌市中央区民センター(11/16~25)および檜山支庁(11/14~28)で「いのちのパネル展」(北海道交通事故被害者の会、いのちのパネル実行委員会)が開催されたことも付記します。(写真は中央区民センター)



また、津田美知子さんの講演内容は、下記サイトにアップした北海道交通事故被害者の会の会報37号に掲載しています。

<http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>
(北海道交通事故被害者の会)

又は

<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/hk-higaisya-kaiho-4.htm>

(交通死、遺された親の叫び)

(北海道札幌市在住)

(別記1)

To families of road victims in Japan
日本の交通被害家族のみなさまへ

1年のこの時期、私たちは愛する人たちを追悼する行事の準備に忙しいのですが、日本のご家族のことを考えます。みなさまが2007年から世界道路交通犠牲者の日の行事を始められたことを私の友人である小栗幸夫氏から伝えられています。1993年にワールドデイをはじめたものとして、この日が日本にまで伝わり、家族を失い、また傷ついた人々に重要な日と認識されていることを喜ばしく思います。

ことし、日本では、北海道、東京、石巻、福島、大阪、福岡でワールドデイが開かれると聞きました。特に、秋田県警察が、日本でワールドデイの象徴となっている黄色い風車を、これまでの10年間に秋田県でおこった自動車衝突の現場にたてると聞き、感動しています。2011-2020の世界の「道路交通安全の行動の10年」のシンボルも黄色のタグです。これからの10年間、毎年のワールドデイに黄色の風車を衝突の現場にたてていくのはどうでしょう？

今年3月11日の大災害以来、日本からのニュースに大変心を痛めています。津波の中で多くの車が流され、炎上し、その中で多くの命が失われたと聞きました。このような惨事の中で犠牲者を出されたご家族に冥福の気持ちをお伝えし、同時に、このような状況でお嬢さんを亡くされた石巻のお母さんたちが、ワールドデイに参加されると聞き、嬉しく思います。石巻のお母さんたちは他のご家族の支援を受けられると思います。

福島の人々が放射能汚染のために住む場所から避難させられていることも酷いことです。福島の人たちは、道路交通被害者と同様、現代の技術の被害者です。

国連は、世界のNGOや他の関係者とともに、今年5月11日に「道路安全のための行動の10年」を開始しました。これにあわせて、今年のワールドデイのテーマは「世界の追悼から行動の10年を—2011年から2020年を記念すべき10年に」と

なりました。このテーマはこの10年の間の行動の重要性をうったえるものです。

世界規模の10年計画 http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/ には、国際行動として、毎年ワールドデイを開催すべきことが盛り込まれました。これは、道路交通被害の人々を代表して、欧州道路被害者連盟(FEVR)がその策定に協力した結果です。私たちは、2020年までに、世界のすべての国がワールドデイを公的に承認し、道路犠牲者の記念物をつくるよう望んでいます。

この目標に向かって、これから10年、力をあわせましょう。そして、私たちひとりひとりが孤立しておらず、私たちが悲しみをのりこえる強さを持てば、希望のある未来がくると考えて、心穏やかに今度の日曜を迎えましょう。

Sending you very best wishes,

Sincerely, Brigitte Chaudhry

親愛を込めて

ブリジット・ショードリー

イギリス ロードピース代表、世界道路
交通犠牲者の日・提唱者

(翻訳 小栗幸夫)

※このメッセージは、2011年11月17日、小栗幸夫氏(千葉商科大学教授)を介して届けられました。

(別記2)

会場で採択された北海道フォーラム・アピール

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に今年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。3・11東日本大震災の被害を受け、国中の人が命と安全の尊さ・大切さを深く心に刻んでいます。しかし、日常化している悲惨な交通死傷被害に対しては、いわば感覚麻痺に陥り「仕方のない犠牲」などと軽く捉える風潮は今なお残り、根絶への道は指し示されていません。かけがえのない命と健康を護ることは何より優先すべきであり、クルマの効率的通行(スピード社会)と並列で論じられてはなりません。抜本的な速度抑制を基本に、子どもやお年寄りが安心して歩け、自転車通行の安全

が守られる道や街づくりこそが求められるのです。

人が作った道具であるクルマを凶器に変えてはなりません。私たちは、「事故という名の殺傷」によるこれまでの幾多の被害者の無念を胸に、被

害ゼロの社会づくりを強く呼びかけます。悲しみを知る者の希望が、全国と世界につながることを祈念して。

Nov. 20. 2011

レポート
会員の活動

シンポジウム「自転車がまちを変える！」開催

山脇壽彦(自転車スイスイ・代表)

11月19日小平市中央公民館で「自転車スイスイ」の企画・運営による表題のシンポジウムが開かれ、悪天候の中、遠くは戸田市・松戸市・相模原市などから40余名が集いました。

基調講演「世界に広がる自転車交通」において、NPO自転車活用研究会理事長の小林成基さんは、昨年10月25日の警察庁通達に至るまでの自転車交通の解説から入って、欧米で起きている自転車ブームの背景を豊富なデータで示し、道路・交通行政を辛らつに批判しました。

基調講演の要点は次のようです。

- 1960年代にクルマが台頭し、末頃には自転車、路面電車は邪魔者にされた。
- 大阪万博開催の70年、車両である自転車を一時的に歩道通行可とし、自転車道の整備とクルマのドライバーを教育しようとした。
- 78年に自転車通行可の歩道が指定され、70年の政府方針は反故(ほご)に。
- 2007年には13歳未満か70歳以上なら、さらに車道が危ないなら誰でも、自転車の歩道通行可となった。
- この間、クルマの交通分担率は15%から50%となり、徒歩とバスが激減した。
- 上の理由は、原油が安かったためで、20世紀中の平均価格は1バーレル15ドルであった。
- 21世紀に入ると新たな油田が見つからず、原油は投機の対象となって100ドル以上で高止まりしている。
- 2008年のレギュラーガソリン1ℓの価格は、日本160円、イタリア243円、ドイツ236円、フランス230円。

- このようにガソリンが値上がりすると貧富の格差が拡大し、貧乏人はどこにも行けなくなる。これじゃいけないと、欧米では自転車・公共交通が重視されることになった。
- クルマに代替え可能な自転車が種々開発された：ペロタクシー(独)などの自転車タクシー、車イスごと運べる自転車、幼児を2~3人乗せて買い物に行ける自転車、雪道を走れる前輪駆動の自転車など。
- 自転車道・自転車レーンが整備され、パリでは1995年82キロだったのが今では600キロに。ロンドンでは自転車政策が市長選の争点となり、12本のサイクルスーパーハイウェイが計画された。(4本完成)
- 高齢化率(総人口に占める65歳以上の人口)10%の韓国も大統領主導で高齢化、エネルギー高騰、環境対策として自転車政策を推進している。
- 高齢化率21%を超え、超高齢社会となった日本の自転車交通・交通行政は多くの問題を抱えている；
 - ▷ 自転車の歩道走行(法的には徐行)
 - ▷ サイクリングロードは歩行者優先で法律上、自転車は走れない！
 - ▷ 歩行者・自転車の事故死が多い
 - ▷ 自転車ルールを知らない中高生が高額賠償を負わされている
 - ▷ 高齢者が運転免許を手放せない(バス路線の縮小)
 - ▷ 歩道の段差・ガードレールによりクルマは安心してスピードを出せる

▷ 軽微なルール違反にも裁判が必要で実際上野放しにされている、等々

小林さんは、自転車ルールに関して警察官に自転車運転の手本を示して欲しいと言い、交通政策については、前例重視の官僚に期待できないからとシンポジウムに参加の都議や自転車に関心を持つ政治家に期待を寄せられました。

後半のパネルディスカッション「自転車を活かした交通政策」では、都議会生活者ネットワーク・みらいの山内れい子さん、公明党の斉藤やすひろさん、民主党の斉藤あつしさんの3名の都議が自転車との係わりを述べたのち、コーディネーターの小林さんから次の質問が出されました。

- ① 幹線道路を除いて、都内の制限速度を30キロにできないか？
- ② 通学路を守る運動—通過交通の排除と速度制限—を進められないか？
- ③ 自転車ルールを周知させ、守らせる方法は？

これらに対し、山内さんは国立市での市民活動と生活者・女性の視点から、斉藤やすひろさんは国交大臣秘書を務めた経歴を踏まえ、斉藤あつしさんは看護師の経歴を踏まえて、以下の回答がありました。

山内さん；①クルマ社会からの転換を。生活圈は歩行を基本とし、4、5キロ圏は自転車、それ以上は公共交通、その先は鉄道・クルマと区分して考えたい。② 都道の通学路は少ないが、検討してみたい。③ 取り締まりよりルールの周

知を。スタントマンのデモによる交通安全教室よりは街路で親子での実地指導が好ましい。

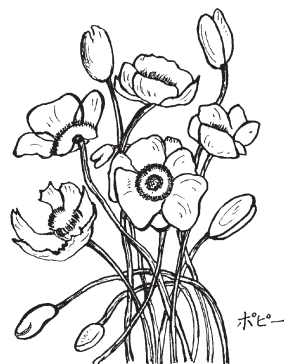
斉藤やすひろさん；① 高齢社会だから、人・自転車・公共交通・クルマの順に優先。② 都議会都市整備委員会に属している。通学路から人中心の整備を、と言うのに誰も反対ができないだろう。やってみたい。③ 「自転車のルール違反は犯罪です」のキャンペーンを提案する。また、交通安全教室修了を意味する自転車免許証に賛同。

斉藤あつしさん；①(都全体ではどう思うかと問われて)福祉の観点を取り入れる必要がある。② 通学時間帯と高齢者の通院時間が重なる。介護タクシーは通学路に入れるように、タクシーも入れるシステム作りを望む。③警察はルールとマナーの区別が曖昧。保険に絡めてルールを知らせ、守らせることも一案。

②をまとめて小林さんは、ライジングボード(昇降式クルマ止め)などを活用し、超党派で東京モデルを作って全国に発信してほしいと要望されました。

以上のほか、都の交通計画、自転車条例、自転車レーンや幼児2人乗せ自転車のデザインについてもやり取りがあり、参加者からは市民の規範意識の低さが指摘され、自転車商にルール周知の努力を求める意見が出される活発な学習会で、自民党と共産党の議員の不在が惜しまれました。

(東京都小平市在住)



(会員K・Tさんの絵)

原発とクルマ社会との関係が密接であることは当会報でも何度か論じてきているが、ここでもう一度“復習”してみたい。

原発事故由来の放射性物質（特にセシウム）による土壤汚染や食物汚染の問題が依然深刻であり、最近では汚染された石材利用のマンションなどの建築物で高濃度の放射線量が測定されて大きく問題化し、福島県内では「除染」がこしばらくの最優先の「公共事業」となっている。もちろん観光関連業種においても福島県内は言うまでもなく、東北地方全体での観光客数は依然として低迷を続けており、原発事故の深刻さを物語る。

ところが、わが山形県内では（たぶん他の都道府県でも）クルマの走行数は原発事故以前よりも増加したように見え、渋滞も頻繁になっている。

クルマ社会の進展が日本を原子力発電大国化させたことを思えば、この重大にして深刻な福島原発事故の発生にかかわらず、やはり日本では原発は不可欠とされる気運が再度大きくなるようにも思える。

放射能は怖い、たとえ微量でも子どもたちの将来の健康が心配だ。福島で製造された花火は使用できない、三陸海岸の瓦礫の木材を使用している京都五山の大火祭りは危険だ、大手スーパーでは放射線量計測をこまめにしている、などの社会現象が目白押しなのに、クルマの使用を控えようとしするのは矛盾に思える。

なぜクルマ社会の進展が日本を原発大国化させたと言えるのか、また、原発の大規模事故が発生したのか、考えられる要因を以下に列挙してみた。

①クルマは日本工業の「華」であり「結晶」であり、かつ日本の基幹産業である。

その「華」であり「結晶」が大量生産されて日本を世界有数のクルマ社会にした。

②大量生産を伴う重工業と精密情報機器製造産業は代表的な大口の電力受給者である。

③上の諸製品の大量生産のための電力使用には火力等による発電だけでは不足がちであり大

出力の原発の建設と稼働による電力の“安定供給”は不可欠となる。

④上の諸製品の大量生産のためにはできれば昼夜、季節、天候を問わず電力の安定供給が望まれ、そのためにも原発が最適とされた。（原発は大地震などよほどのことがなければ出力を上下させない。夜間は電力使用が少ないからといって出力を大きく下げることはいないし、出力の自在な上下はむしろ困難。）

⑤しかし、燃料源の石油の大半は中東など遠国からの輸入であり、世界情勢によりいつも量・価格ともに安定供給が保障されるとは限らない。また、将来の枯渇も心配されるし、中国・インドなどでの石油需要の大幅な増大予想も懸念される。さらに石油使用による地球温暖化の加速化が予想され、クルマのエネルギー源の転換が迫られている。

⑥それゆえ電気自動車（高性能で軽量の蓄電池の開発が前提）や、その前段階としてのハイブリッド車の大衆化を図らねばならない。

⑦電気自動車の大衆化のためには化石燃料に代わる走行動力源となる電力の発電元としての原発の大幅増設が不可欠。

⑧充電は夜間にやっておく。そのためにも夜間も稼働し、夜間電力の使用が推奨される原発からの電力供給が望ましい。また、クルマを使用しない場合には一般の家庭電器にも使えるから一挙両得である。

⑨原発の稼働時は二酸化炭素を排出しないから地球温暖化対策の切り札にもなりうる（と経済産業省などは考えた）。

⑩しかし原発の立地をすんなりと受け入れてくれる自治体や住民はまれ。

⑪そのためにも老朽化した福島第一原発なども極力延命させておく必要があった。

⑫この老朽化した福島第一原発に巨大地震と巨大津波が襲来。

こうして巨事故の発生により原発はもう御免だという機運とともに太陽光や風力などへの転換を求める声も高まっているが、家庭電器で

の使用程度ならそれで間に合うかもしれないものの、従前のままのクルマの大量生産とクルマの野放図な日常使用のためにはとても太陽光発電所などを現在の二倍・三倍程度にしたくらいでは間に合うとは思えない。

それこそ、山手線の内側全体や山形盆地全体、琵琶湖の面積程度の地面を太陽光パネルや風車などで埋め尽さなければならなくなるであろう。

その場合は今以上に日本の国土から田園景観

が失われていくことを覚悟しなければならなくなるだけでなく、それでさえ電気自動車のマイカーで日本一周の観光旅行を楽しむことはほぼ不可能になるのではないだろうか。

まさしく従前のクルマ社会はマイカー族にとって栄華を極めた平家政権のような「夢のような時代」であったと振り返られる時代の到来も近いような気がする。

(山形県山形市在住)

投稿

クルマ嫌いは困るのか？

三田直水

のっけから刺激的なタイトルをご紹介します。そのタイトルは「困った 車嫌いの子」というものです。共同通信社配信の「日本海新聞」という地方新聞に載った記事です。書かれたのは自動車生活ジャーナリストの加藤久美子氏です。新聞にはこう書かれていました。

「0～2歳ごろの乳幼児を持つ母親の多くから、『子供が車嫌いで困る』という悩みをよく聞く。車に乗せるときに、ぐずったり、泣いたり、乗るのを嫌がったり……。子どもが車嫌いになる原因には、母親の態度やチャイルドシートが関係する場合があると思う。」とし、子どもを車好きにする工夫を提案されています。例えば車内を楽しい雰囲気にするため、時間に余裕を持ち、殺伐としたムードにならないように気をつける。チャイルドシートに乗せるときは常に笑顔で心がける。親が子どもに常に声をかけたり、夫婦と子どもで乗るときは、どちらかの親が必ず後部座席の子どもの隣に乗り、顔をのぞき込む。時には外の景色を見せてあげるなど……。それでも車に乗るのを嫌がる子どもには、車内だけで許されるルールをつくる。たとえば、車内だけで食べられるお菓子や遊べるおもちゃなどを決めておくetc……。

加藤氏は「妊婦のシートベルト着用を推進する会」の代表もやっておられ、シートベルトで子どもの安全が保たれることを提案されていることは理解できるのです。しかしタイトルのニュアンスもあるのですが、車嫌いの私には何か腑に落ちないものを感じたのも事実です。

クルマを使ってどこかにいきたい。しかし子どもがクルマに乗ることを嫌がる時、親としてはたしかに困るのでしょうか。しかし子どもにも人権はあるのです。嫌がるものを無理に乗せようとしたり、クルマに慣れさせようとするおとなの思惑が子どもにとっていいことなのかを考えると疑問です。筆者は嫌がる原因を母親の不安な態度やチャイルドシートのせいにしてはいますが、原因は他にもあるかも知れません。私などは5歳の時からクルマの横暴さを感じてクルマそのものが嫌になりましたし、もし前世というものがあれば、前世でクルマに轢き殺されたトラウマというものがそうさせているのかも知れないと考えるのは私だけでしょうか。

いずれにせよおとなの都合で、クルマに乗りたくないという子どもの感覚を無視することはしてほしくないと思います。

(鳥取県鳥取市在住)

山口県の山陰側の長門市三隅中と萩市椿を結ぶ国道191号「萩・三隅道路」が昨年(2011年)9月23日に開通しました。国道191号のバイパスとなる片側1車線の自動車専用道路です。美しい緑の山肌を切り裂くように新しい道路が延びています。この道路はさらに延ばされ「山陰自動車道」となる予定です。今回開通したこの道路のおかげで長門、萩両市役所間の所要時間が約36分から約31分に短縮されます。また大雨や落石などのため、過去10年間の平均で約9時間全面通行止めになっていた既存の国道191号に代わるルートとしても期待されています。

しかしこの道路の総事業費は709億円もかかった上に、通行は無料です。現在日本は国の借金残高が約1000兆円に達し、財政は危機的状況を迎えています。そのため野田政権は消費税を10%に引き上げる方針を打ち出しました。このような状況の中で、わずか所要時間を5分短縮し、1年間にわずか9時間通行止めになる道路の代替ルートを確保するため709億円もの莫大なお金をかける必要があるのでしょうか。どうしても大雨や落石が心配というなら危険箇所には防災工事をすればよいのではないのでしょうか。また部分的に迂回路を建設するという手もあります(こちらの方が遙かに安上がりです)。高速道路や高規格道路は急患を搬送するために役立つとも言われます。確かにその面もあるでしょう。しかし別の見方をすれば、このように大きな借金を抱えているにもかかわらず、莫大なお金をかけてその必要性に疑問がある道路を造り続けるから医療や福祉の面が手薄になるとも言えるのではないのでしょうか。急患に対応する方法としてはドクターヘリなどもあります。もしどうしても高価な道路が必要であると言うなら、利用者か

らその建設費や維持費に応じた通行料金を必ず徴収すべきです。

今年の3月のJRのダイヤ改正で並行して走る山陰線の列車が大幅に削減され、なんと日中は5時間以上も列車が全く走らない時間帯ができてしまいます。衰退を続ける地方の公共交通機関は一部を除いてほとんど放置されていると言ってもいいような状況です。その一方で、新旧の政権によって豪華な道路の建設は続けられ、さらに「高速道路休日1000円」、「高速道路無料化」(現在は東北地方を除いて棚上げされていますが)、「自動車重量税の大幅減税」などが実施されています(「自動車重量税の大幅減税」は実施予定)。確かに便利ではあるが、鉄道とは比べものにならないほど大きな汚染を生み出し、事故の危険性も格段に高いクルマを一方的に優遇するような政策をいつまで続けるつもりでしょうか。地元は歓迎ムード一色ですが、私は苦々しい気持ちで「萩・三隅道路」の橋脚を眺めています。



「萩・三隅道路」の橋脚が山の麓に伸びています

(山口県萩市在住)

警察庁通達を受けて 自転車の車道走行実現のために

清水真哉

昨年2011年の十月、警察庁が突如、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達を出し、自転車は車道走行という道路交通法の原則に立ち戻る方針を示した。

この通達が出された背景には、歩道上で自転車が歩行者に衝突したりなどして怪我をさせる事故が多発、あまつさえ死亡させる事故が発生するにおよび、警察庁も何らかの対応を迫られていたということがある。

この通達は図らずも、現在の日本の行政機関の道路行政に対する意識を映し出している。ここには自動車に少しでも自転車利用者のために譲らせるという考えは見られない。

ヨーロッパのいくつかの国では、もう十年も二十年も前から、自転車利用推進のために様々な政策が積み重ねられてきたが、ヨーロッパの自転車先進国の自転車政策の根底にあるのは、都市内の交通を自家用車によって担わせることはできないという発想である。そのために公共交通と自転車利用を推進しているのである。

今回の日本の警察庁の自転車政策の転換は、歩道上での自転車と歩行者の軋轢という、お粗末なことから出発していて、自動車交通量の削減という根本的なところが欠如している。だから、自転車利用者に車道が怖いと言われると、やはり歩道に戻ってもらうしかなく、元の本阿弥になってしまうのである。

では自転車の車道走行実現のために為されるべきことは何なのか。

自動車が本格普及をしたモータリゼーションのあおりで、日本の自転車は歩道上に追いやられたという経緯がある。ではそれ以前に自転車はどこをどう走っていたのかを考えると、車道の左側を整然とお行儀よく走っていたとは想像しにくい。つまり我々日本人は、いま初めて、歩行者と自転車と自動車が折り合って道路を利用するルールを定めようとしているのであり、一度あって、壊れたルールを取り戻そうとしてい

るのではないのだ。

ながらく自転車に歩道を走らせていたため、車道は左側通行で逆走は許されないこと、車道を走る以上、自動車側の信号を遵守しなくてはならないことなど、基本的なところから始めなくてはならないのは遺憾なことである。

今回の通達により、自転車は車道を走るとの方針が出されると、ママチャリの利用者やドライバーなど、自転車が歩道を走行する現状に満足している人たちからは、自転車道が整備されていない道路がほとんどなのに自転車が車道を走るのは危ないという声が噴出した。

しかし本来、この言い分はおかしい。自転車は車道を走ると定められている以上、全ての車道は自転車道でもある。自転車が横を走る以上、自動車は自転車の安全に配慮して走行しなくてはならないのは、自転車が歩道を通るときは歩行者の安全を脅かさないように徐行しなくてはならないのと同じはずである。自転車が車道を走るのが怖いのは自動車がスピードを出し過ぎているからである。自動車専用道ではない車道において自動車は、自転車に配慮してスピードを抑制して走行しなくてはならない。

具体的には、自転車も走行する道路では、原則、時速30km以下に速度制限されるべきである。自動車がそれ以上のスピードを出すには、自転車が通ることのない特別の道路でなくてはならない。

ヨーロッパでは都市内でのZone30が相当程度普及していつているが、日本でも直ちに全面的な導入を図るべきである。むしろ制限時速を30kmを超える数値に設定できる道路は、高速道路などの例外的なところと理解されてよい。

警察は、自動車を甘やかすことなくスピード違反の取締りを徹底し、1kmたりとも制限時速を上回らせてはならない。

自転車車線(自転車レーン)を整備することは望ましいことである。誤解のないようにしたいが、整備されるべきは自転車車線であって、構

造上分けられた自転車道ではない。自転車レーンの設置により自動車の車線数が削減されることがあるとしたら、それはむしろ都市内の自動車交通量の削減という目的に適う。渋滞が起きれば、いくらでもいる不要不急の自動車が利用を止めるであろう。

バスレーンとの共用は考えられる。ここでも誤解のないようにしたいが、バスレーンとは日本で通常となっている、時間制限があり、一般車両が進入しても処罰されることのないまがい物のバスレーンではなく、ヨーロッパにあるような全日のバス専用レーンで、一般車両は一步も立ち入ることができないものである。そこでは一般車両用の車線の渋滞を尻目に、バスは軽快に駆け抜けていく。そのようなバスレーンであるから、自転車との共用ということが可能なのである。

自転車車線においては当然のことながら、自動車は原則進入禁止である。

自転車車線のない路側帯においても駐停車の取締りを徹底し、自転車の安全を確保しなくてはならない。近頃、駐車違反の取り締まりは以

前よりも厳しくなっているが、停車も同じくらい厳しく取り締まらなくてはならない。車両に人が乗っていれば駐車ではなく停車で、いくら長く居ても文句は言わせないといった態度の自動車が目に余る。現在進行形で人の乗降や荷物の積み下ろしが行われていない限り、人が乗っていようが駐車とみなして取り締まるべきである。自転車にとっての危険は駐車でも停車でも変わらないのである。

そのほか、交差点・信号での交通処理の仕方、トンネル内など特別に危険なところでは構造上分離された自転車道を検討すべきこと、歩道での自転車の走行制限の例外規定のあり方、一方通行路での自転車の逆走を認めるか、河川沿いの自転車道の取り扱いなど、細かい論点があるが、皆さんの議論を待ちたい。

ともかく、今回の通達がきっかけとなって、歩行者と自転車利用者、それから自動車運転者のためにも、自転車走行空間の環境改善が図られることを願っている。

(千葉県習志野市在住)

投稿

公共交通の楽しさ、優しさ

木村孝子

電車の楽しみ

この“会”の目的のひとつはご承知の通り、“公共交通”の応援です。外出には公共交通の利用者の私、電車の楽しみを書きたいと思います。

その1、週末の休日の昼間、常磐線は混み合っていました。私は座っていました。駅に止まり、杖をついた人が乗ってきました。私より年長のように。「席を譲ろうか」と思ったとたん、私のすぐ横に座っていた若い女性がさっと立ち上がって、「どうぞ」。その女性、今流行(?)の、今風のフニキ。ヘアスタイルからスカートからブーツからキンキラキン(?)のナウいでたち。そのお姉さんがさっと立ち上がってさっと席を譲って。なんだか私はとても嬉しくて、「お姉さん、えらいのね」思わず口から出ました。お姉

さん、にこにこ。嬉しい電車内の風景に心ほのほの。

その2、ある日の山手線。私はシートに座っていました。私の両側が空席。駅に着き若いアベックが乗ってきました。私が詰めると、2人仲良く並んで座れます。私は横に移動しました。男性の方が(女性もだったと思いますが)、ちょっと頭を下げて座る感じ良さ。私の心、思わず和みました。

その3、混み合っている電車内、空席はありません。駅に着いて遠くの方の座席がひとつ空きました。そばの初老の男性、その空席を指差し、立っている私を手招きするではありませんか。そこまではちょっと遠い。私はちょっと頭を下げて、「あなた、どうぞ」と身振り。電車

内は乗り合わせた人々のひとつの小さな世界です。心を通い合わせる小さなワールド。道をクルマで行く人々は気をつかい神経をすり減らし、こうはいかないでしょう。助け合いは世の常。公共交通の利用を大事に考えたいと思います。

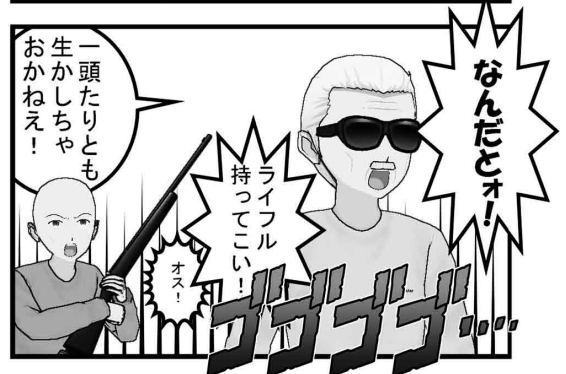
娘はドライバー

私の一人娘は“クルマ社会”の批判者である私のもとで育ち、私の思想を共有していたはずでした。彼女は独身時代、東京でOLとして働き、公共交通の完備した大東京の恩恵を受け、クルマを必要としませんでした。結婚し、つれ合いの勤務先、徳島市に移り住み、子どもを産み、交通の不便さに耐えられず運転免許を取りました。母親の私を嘆かせることがしのびなく、極秘でとりました。そのときのことは“会報”54号に「お母さん、ごめんなさい」のタイトルの投稿として載っています。この投稿を読んで下さった会員の方から、「木村さんの投稿を読んで泣きました」と、お便りをいただいたことがあります。

孫娘をベビーシートに座らせて運転する娘。私には考えられない苦しみです。なんどか徳島を訪れ、地方都市の公共交通の不便さを知りました。また、あまりのクルマの多さに、狭い道で歩行者は身の危険すら感じます。

2011年夏、娘はつれ合いの転勤で東京に戻ってきました。都内の社宅を訪ねるとクルマがありません。東京ではクルマがいないからむこうで処分したとのこと。一安心。この上ない安心。クルマは凶器。娘に乗ってほしくありません。数年後の転勤で、また公共交通の不便な地方都市へ行くのでは、と私は悩みます。地方都市の公共交通の整備も課題です。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



参考図書：杉田聡、今井博之、クルマ社会と子どもたち（岩波ブックレット No. 470）

(愛知県安城市在住)

クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ

クルマ社会を問い直す会では第18回2012年度総会と、小林成基さんによる講演会「自転車本格活用推進のために 自転車はどこをどう走るか」を開催いたします。

混迷を深める自転車の走行空間と走行ルール、自転車が最大限に利用されていくために、自転車に関するルールをどう定め、走行環境をどう整えていけばよいのか、自転車活用推進研究会理事長の小林成基さんが明快に解説いたします。

皆様、奮ってご参加くださいますようお願いいたします。

なお総会を欠席される方には委任状をご提出くださるようお願いいたします。

総会成立のためによりしくご協力お願い申し上げます。

(事務局担当世話人：清水真哉)

◆ 2012年4月21日(土)

12:30~15:00

総会

15:30~17:30

講演会「自転車本格活用推進のために
自転車はどこをどう走るか」

講師・小林成基さん(自転車活用推進
研究会 理事長)

18:00~19:50

懇親会

会場：北沢区民会館「北沢タウンホール」

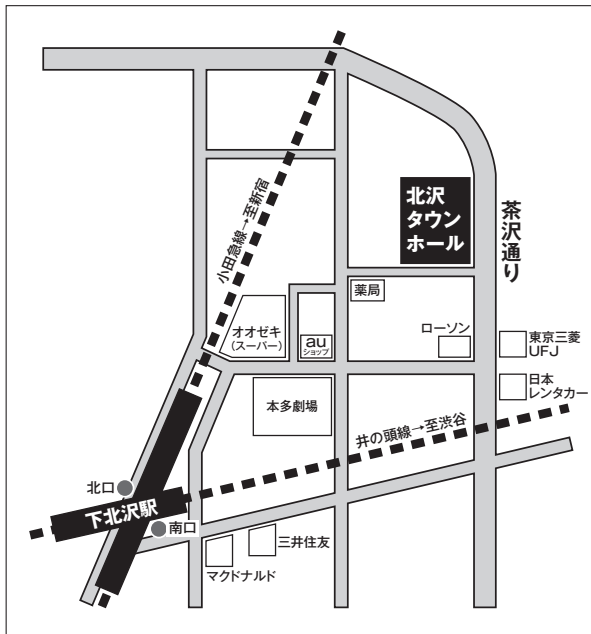
2F第一集会室

東京都世田谷区北沢2-8-18

[交通]

小田急線・京王井の頭線下北沢駅

南口徒歩5分



☆講演会には会員以外の方の参加も歓迎いたします。

参加費：無料(懇親会は実費)

警察庁が10月に出した自転車総合対策通達について意見書を取りまとめ、1月末に警察庁に提出しました。これに先立って2011年11月の東京月例ミーティングで、通達について次の3点を問題として取り上げました。1.専用レーンがない車道で歩道から車道へ追いやられた自転車の走行の安全をどう確保するか、2.車道における駐車・荷さばきによる自転車走行の危険性をどう回避するか、3.自転車のルールを国民にどう周知するか。これに答える意見書にしたいと考えました。

1についてはすでに会報65号の「代表より」で書いたように解決策に思い至っておりました。そこで2と3を改めて考えました。

2については、はじめに、本来駐停車は当該者の建築敷地内で自身についても来訪者についても行うべきと考えました。しかしそうすると、車道と建築敷地の間の歩道をクルマが横断することが多くなり、歩行者にとってよくないということで棄却しました。次に、荷さばきプール、タクシープールなど駐停車を認める場所を限定して危険箇所を減らすことを考えました。これ

はそれなりに有効と思いますが、歩道を大きく切り込んでプールを設けることが出来る所はほとんど無いでしょうから、専用レーンと重ならないことは無理でそこでの危険は無くならないことから棄却しました。結局駐停車を認める区間については、専用レーンがあっても速度制限すべしという提案にしました。ただ、車線が片側2車線あるところは、駐停車は専用レーンの外で行うべしとしました。(車線が片側1車線であっても駐停車は専用レーンの外で行うべしという提案もあり得るのですが、ドライバーの反対が強烈になると予測して棄却しました。)

3については、はじめは自転車も運転免許制にすることを考えました。自転車の走行ルールについて講習を受け試験にパスした者のみに免許を与える、自転車販売に際しては免許を持つものにしか販売を認めないというものです。これも有効と思いますが、新規購入者だけからスタートする方法もあるものの、既存使用者の数を考えると大(おお)事になるので、より簡単で効率的なNHKなどテレビ放送による広報の提案にしました。

事務局より

清水真哉

昨年の総会後の世話人会で、今年の総会時の企画は、自転車に関する市民大討論会を開きたいと提案しておりました。

歩道上での自転車と歩行者の間の軋轢は、自転車による衝突死亡事故まで発生するにおよび、看過できない状況となっております。ところが自転車利用者の中では、これまでのように歩道をのんびり走りたい主としてママチャリの利用者たちと、車道を高速で走ることで自転車の能力を最大限発揮させたい高度利用者たちの間に、埋めがたい見解の相違があることは分かっていました。市民が行政に対して筋の通った要請ができるためには、この自転車利用者同士の間の溝を埋めてしまっておかなくてはならない

と考え、どうしたらこの矛盾を解消できるか、我々で知恵を出し合いたいと考えたのです。

そうしたところ、一年単位という悠長なテンポで活動している当会の悲しさか、事態が急速に動いていったのです。

昨年十月、警察庁が突如、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達を出しました。その核となる内容は、自転車は車道走行が原則という現在の道路交通法にも書かれていることを再確認したのだけなのですが、これが市民の間に困惑を呼び起こし、テレビのワイドショーなどでも取り上げられる騒ぎとなったのは、皆様ご承知の通りかと思えます。

その後各地の市民団体が、自転車関連の企画を打ってきました。

まずは当会の友好団体でもある小平市の「自転車スイスイ」さんが、11月に「自転車がまちをかえる！自転車を活かした交通政策を考える」という東京都議を複数招いたシンポジウムを開催しました。

年があらたまってからは一月に、「調布保谷線36メートル公害道路ストップの会」という都市計画道路に反対する運動をしている団体が、自転車ツーキニストなどをゲストに西東京市で「もっと自転車道を！本気で変えようクルマ社会」というシンポジウムを開きました。

私はそのどちらにも参加しましたが、それぞれ特色を出した企画で、充実した議論がなされました。

これから二月には、日本自転車普及協会が「自転車市民権宣言 大討論会」という企画を予定しています。大討論会という名称まで先を越され、後出しとなる当会としては臍(ほぞ)を噛まざるを得ません。

その間、埼玉では若い人たちが「埼玉自転車市民の会」という会を立ち上げました。こちらの会では、四月の当会の総会の翌日に、浦和で自転車講演会を企画しているそうです。

そして以上の四つの企画のいずれにも、当会

が総会時の企画にご招待している自転車活用推進研究会理事長の小林成基さんが登壇なさった(なさる)のです。

売れっ子の小林さんですが、当会の総会時の企画にご登場頂くのは二回目となります。実は小林さんは、昨年の津田美知子さんの講演会「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」にも聴講者としてご参加いただき、議論に加わって下さいました。前回登場された2006年には、同時に三人の方の講演を行ったため、小林さんのお話を十分に伺うことができずにいました。他団体の企画でも浦和以外は小林さん単独の講演会とはなっていません。そこで今年の総会時の企画は大討論会というところから重点を移し、小林さんのお話をたっぷり聞かせて頂く会にしようということに変更いたしました。

小林さんのお話が聴く人の心を惹きつけるゆえんは、小林さんが地球環境問題やエネルギー問題から物事を考え始めていること、交通問題でも自転車だけにとらわれず、公共交通機関と自転車と自動車のあるべきバランスに思いを致していることにあります。

総会ともども、総会時の小林成基さんの講演とその後の議論のためにも皆様、下北沢までは是非足をお運び下さるよう、お願い申し上げます。

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。

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。

2012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「11年度会費払込済」「12年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2011年度、2012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2012年1月31日までの会費・寄付納入者は141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、2012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、(会報64号に同封した名簿)青木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(在庫のある号は)―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。
- 「歩車分離信号リーフレット」があります。集会や学習会等でご活用ください。
以上、申し込みは杉田久美子(会報64号に同封した名簿参照)まで。

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、設立してもよいものと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡係…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、年度初めに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～

《5/26(土)、6/23(土)》

時間 14:00～17:00

場所 未定

beyond_car、tram、kurumaのいずれかのML参加者へは決まり次第MLで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に電話をください。

内容 ・情報交流
・活動交流
・意見交流

問い合わせ 杉田正明090-6931-6051

■クルマ社会を問い直す会 2012年度 総会のお知らせ

《4/21(土)午後》

18ページに案内がありますので、ご覧ください。皆さんのご参加をお待ちしています。

●会の連絡先が変わりましたので、ご注意ください(表紙に記載)。



■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2012年6月下旬
- 原稿締切り：4月30日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：足立礼子(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ま。

- ・投稿(情報提供や活動紹介や提案、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、投稿記事(新聞、雑誌など)
- ・調査研究報告などの長文もご紹介します。ご相談ください。

★原稿についてお願い

- ・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。
 - ・原稿は特別な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おります。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