クルマ計会 http://red.zero.jp/toinaosu/

e-mail:toinaosu@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:足立礼子・林裕之・杉田正明

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

2012年6月30日発行

(年4回発行) -部400円(送料含)



増やそう子どもの遊び

道

会のめざすもの

| 減らそうクルマ、増やそう子どもの守ろう地球 | 安全に道を歩きたい クル マ 優 先でなく人優 先の社会

れたバス専用道路を走る BRT (Bas Rapid Transit) です。茨城県の石岡駅か ら走っています。JRが 山田線、大船渡線、気仙 沼線の被災鉄道に代替復 旧策として導入を検討し ています。しかし地元は あくまでも鉄道での復旧 を求めて反対しています。 (写真と文 杉田正明さ ん、6ページに補足解説)

2007年に廃止された鹿

島鉄道の線路敷きに作ら

★表紙用の写真を 募集しています★

3/	

次

会の活動報告
第18回総会を開催(林 裕之) ・・・・・・・・2
2011年度活動報告(清水真哉)3
2012年度活動計画(清水真哉) · · · · · · · 4
2011年度決算・2012年度予算(青木 勝) ・・・・・ 5
2012年度世話人の役割分担 ・・・・・・・・・・・6
総会における講演会(小林成基さん・報告は次号)… 6
懇親会を終えて(青木勝)・・・・・・・・・・・・6
表紙で取り上げたBRTについて(杉田正明)・・・・・・6
5月1日 緊急声明を出しました(杉田正明)・・・・・7
調査研究・活動提案
調査研究・関越道ツアーバス事故をうけて(川村雅則)・・9
活動提案・クルマ社会を哲学的に問い直す勉強会
(高橋大一郎) · · · · · · 13

E	74	2	1	=
F	ÞΣ	4	i	▣
-	_	_	-	-

不倫と風邪薬服用による危険運転(小林和彦)・・・・・・14
コミュニティーバスの利用を呼びかけます(木村孝子)・・15
4 コママンガ「手にあまる」(鈴木浩司)・・・・・・16
書籍紹介・新聞記事
おすすめ書籍の紹介(井坂洋士)・・・・・・・・・・・17
会の活動に関する新聞記事・・・・・・18
メッセージ 安中にか
メッセージ・案内ほか
2012年度総会への会員メッセージ · · · · · · · · · 22
2012年度総会への会員メッセージ・・・・・・22 世話人からのメッセージ・・・・・・24 地域活動連絡係からのメッセージ・・・・26 代表より・事務局よりほか・・・・28
2012年度総会への会員メッセージ・・・・・・22 世話人からのメッセージ・・・・・・24 地域活動連絡係からのメッセージ・・・・・26



4月21日(土)、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18回総会が開 かれました。会員の総会参加者は25名(他に非会 員の参加者が2名)、白紙委任状111通と併せて 総会定足数(86名)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、昨年3月に発生した東日本大震災から1年1ヶ月が過ぎたが、震災からの復興・復旧や放射能汚染対策などの課題はそのまま残されているということを指摘しました。特にJRの被災路線が国から復旧費が補助されていないために復旧が進んでいないという問題を取り上げ、バスや鉄道などの公共交通機関への補助を訴えていくには理論武装していくことが必要であると述べました。

代表の挨拶の後、総会議長に井坂洋士さんを 選出し、議事に入りました。2011年度の活動に ついて報告され、承認されました。次に2012年 度活動計画案が提示されました。活動計画案に ついて参加者からさまざまな質問や意見表明、問 題提起などが行われた後、承認されました。

その後、2011年度の決算報告と会計監査報告、 そして2012年度の予算案の提示があり、いずれ も承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2011年度の世話人が紹介され、全員が引き続いて2012年度も世話人を務める意向であることが確認されました。また、新たに佐藤清志さんが世話人に立候補され、承認されました。そして会計監査人として石本隆一さんが承認されました。さらに地域活動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。)

総会で出された参加者からの質問や活動報告、 問題提起を、以下に敬称略で要旨のみ記載いた します。

○今年度の活動計画の重点テーマに、「自動車利

用者に社会的費用負担を求める」という項目が あるが、具体的にどこにどのようなはたらきか けをするのか。(茨城県:木村孝子)

○ガソリン税を高くすることを求めたい。ガソリン税は道路を造るために使われてきたが、ガソリン税だけではとても足りないので、一般の税金も使われてきたのが実態である。また、クルマは人々に多くの迷惑をかけている。このようなクルマ利用者が当然支払うべきお金をガソリン税に含めて徴収する必要がある。ただし電気自動車の時代になればそれができないので、そのときにどのような形でクルマからお金を徴収するかという問題は今後の課題となる。(千葉県:杉田正明)

○地方の公共交通機関の料金はとても高く、クルマを利用できない交通弱者の重い負担になっている。その一方で、国は富裕層であるクルマを購入する人に補助金を与えるなどの優遇措置を実施している。このような交通弱者の負担とクルマに対する優遇措置の実態を国民に周知させることが必要。(東京都:清水)

- ○自転車をもっと活用しようとする動きが地域 の活動として盛り上がっている。これを地域の 活動として行っていくのか、会の活動に取り入 れていくのかを考える必要がある。(埼玉県:高 橋)
- ○クルマ優先社会を変革していくという方向で 自転車に関する問題をとらえていきたい。(東京 都:渡辺)
- ○自転車に関する問題は趣味的なものではなく、 クルマ社会に関わってくる問題として考えてい くべきである。(東京都:佐藤)
- ○直接「脱クルマ」を言わなくても、自転車が まともに走れる社会をめざす取り組みをしてい けばよいのではないか。(千葉県:杉田正明)
- ○自転車には欠点がある。雨や強風時は利用し にくい。もっと使いやすくしていく必要がある。 (茨城県:木村啓二)
- ○自転車の視点からクルマ社会を見ると、その

矛盾がよく見えてくる。 その観点が大事。(北海 道:秋山)

○自転車が車道に出た場 合、現状ではクルマに脅 かされることになる。子 どもが安全に車道で自転 車を走らせることができ るようにすることが必 要。(東京都:稲見)

○自転車市民権の確立に 取り組みたい。これを会 の重点テーマの一つに入 れたい。(埼玉県: 高橋) ○会報の「会のめざすも

の | の文字をもっと大きくしてはどうか。(茨城 県:木村孝子)

○東京の小平市には、バスも入れないような奥 の方に住んでいる老人や障害者が多い。このよ うな人々の不便を解消するために運動をした結 果、コミュニティータクシー(コミタク)の運行



が始まった。利用者は知り合い同士であること が多く、車内で会話が弾む。コミタクは人と人 とのつながりを回復する武器になるので、これ からも増やしていきたい。(東京都:渡辺)

クルマ社会を問い直す会2011年度活動報告

清水真哉(事務局担当世話人) 2012.4.21総会決議

- ■2011年4月23日(土)、東京・世田谷区北沢タ ウンホールにてクルマ社会を問い直す会の第17 回2011年度総会と津田美知子さんによる講演会 「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」を開催しました。
- ●2011年7月17日(日)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(学習会)を開 催。杉田正明代表による「交通事故防止技術 | を テーマとした学習会と会員相互の交流を行いま した。(担当:青木 勝)
- ●2011年9月20日、警察庁と内閣府に、「自動車 運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資 質的運転適性検査の義務化を求める意見書しを 提出し、懇談しました。(担当:足立礼子)
- ●2011年10月19日、杉田正明、足立礼子、佐藤 清志の3名が、警察庁にて、交通局交通規制課

から分離信号についての説明を受けました。

●2011年10月29日(十)、千葉県にて「歩車分離 式信号、見て考えようの会 | を開催しました。朝 倉幹晴さん(当会会員、船橋市議会議員、「安歩 権 | 市民運動を提唱)を引率・解説者に、船橋市 交通安全課石井課長さんにも参加していただき、 習志野台付近の分離信号交差点などを巡る見学 会を実施。

その後、船橋市勤労市民センターにて、長谷 智喜さん(当会会員・歩車分離信号普及全国連絡 会会長)と朝倉幹晴さんを講師に学習会「分離信 号、ふやすための疑問や課題は?」を開催しま した。(担当:足立礼子)

●2011年12月4日、内閣府税制調査会、民主党税 制調査会に対して、「自動車取得税・自動車重量 税廃止に反対する緊急声明 | を提出しました。

(担当:杉田正明)

- ●2012年1月27日、警察庁に対して、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 意見書を提出しました。(担当:杉田正明)
- ●会報64号、65号、66号、67号を発行しました。 (担当:足立礼子、林裕之、杉田正明)
- ●東京月例ミーティングを銀鈴会館生活思想社 にて10回(5/28, 6/25, 7/23, 8/27, 9/24, 11/26, 12/24, 1/28, 2/25, 3/24) 開催しました。(担 当:杉田正明)
- ●2012年3月、 銀鈴会館にある生活思想社の部屋から事務所を退去しました。

クルマ社会を問い直す会2012年度活動計画

2012.4.21総会決議 清水真哉(事務局担当世話人)

◇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)
- 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) 交通問題の哲学的研究をする。(担当:高橋大一郎)
- 4) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当:清水真哉)
- 5) クルマの要らないまちづくりについて問題提起する。(担当:清水真哉)
- 6) 駐車場の利用料金の問題に取り組む。(担当:林裕之)
- 7) 危険運転罪の適用拡大を求める。(担当:清水真哉)
- 8) 運転免許制度に取り組む。(担当:足立礼子、稲見正博)
- 9) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当:足立礼子、稲見正博)
- 10) 自転車市民権の確立に取り組む。(担当:高橋大一郎、稲見正博)
- 11) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当:林裕之)
- 12) ドライブレコーダーの普及に取り組む。(担当:青木勝、佐藤清志)

◇問い直す会の基本的組織運営

- 1) 年四回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当:足立礼子、林裕之、杉田正明)
- 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) 月例ミーティングを開催する。(担当:杉田正明)
- 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。

◇実施を検討している活動

- 1) 講演会・学習会 「まちづくりの理想について」(担当:清水真哉)
- 2) リーフレットの作成

「運転免許制度についてのリーフレット」(担当:足立礼子、稲見正博)

「社会的費用課税」(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) 衆議院が解散された場合、各政党へ公開質問状を出す。(文案作成担当:杉田正明)
 - ・自分たちの主張を明確に出し、賛同してもらえるかを聞く形にする。 (交通事故、歩行者優先、歩車分離信号、ドライブレコーダー、衝突防止装置、PM2.5測定地 点を増やすには、自動車の排出基準、路面電車の全面復活、公共交通、まちづくり、居住推 奨エリアについては公共交通を保障する。)
 - ・解散の有無に関わらず準備を進める。
- 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。

予定される活動地域:北海道(情報取りまとめ担当:清水真哉)

- 5) 「こども環境学会」の団体会員を継続する。関われる行事には参加する。(担当:足立礼子)
- 6) 地域活動の促進

この秋に、福岡あるいは山口で西日本ミーティングを開催することを検討する。内容は会員数名が、自分の活動内容を報告することとする。(担当:林裕之、協力:青木勝)

- 7) 他団体との交流の促進
- 8) 地域レベルでの「歩行者優先社会」の実現を促進するため、地方議会議員へ「問い直す会」へ の入会を勧めるなどの働きかけを行う。(担当:朝倉幹晴、田中牧)
- 9) 色々な機会に、もっと頻繁に会の声明を出す。

◇来年度の総会

2013年4月27日(土)予定

2011年度決算・2012年度予算

2012.4.21総会決議

青木 勝(世話人)

2011年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2011.4.1 ~ 2012.3.31) (単位 円)

収入の語	FB .			支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	3,009	3,009		会報作成費	320,000	309,225	*3
会費	610,000	566,000	*1	郵送・連絡費	140,000	124,110	
カンパ	186,000	163,271		事業費	80,000	23,000	*4
雑収入	6,991	400	*2	交通費	60,000	43,120	
				事務費	6,000	56,492	*5
				渉外費	30,000	10,000	*6
				事務所使用料	144,000	144,000	
				会場費	20,000	21,490	
				雑費	6,000	0	
				次期繰越金		1,243	
合計	806,000	732,680		合計	806,000	732,680	

- * 1 納入者(155個人・団体)
- *2 会報・ブックレット等の売上
- *3 会報63号から66号分 *4 講演会(23,000円)
- *5 コピー・印刷費・封筒代等
- *6 こども環境学会(10.000円)

2012年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2012.4.1 ~ 2013.3.31) (単位 円)

収入の部	3	支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	1,243	会報作成費	280,000	*7
会費	550,000	郵送・連絡費	120,000	
カンパ	100,000	事業費	60,000	*8
雑収入	3,757	交通費	50,000	
		事務費	30,000	
		涉外費	30,000	
		会場費	70,000	
		雑費	15,000	
合計	655,000	合計	655,000	

- *7 会報67号から70号分
- *8 講演会、冊子作成費等

総会における講演会

(小林成基さん・報告は次号)

総会ののち、15時半から、 講演会を行いました。自転 車活用推進研究会理事長の 小林成基さんによる「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」です。日本の自転車の 道路における位置づけや走



行上の問題、ヨーロッパの各都市における自転車走行環境やルール、いろいろなタイプの自転車を活用する生活のようす、また、これからの日本での課題などを、たくさんの写真やデータを示しながらお話しいただきました。

この内容については、9月に発行予定の会報 69号で紹介いたします。

懇親会を終えて 青木勝(世話人)

総会、講演会終了後、恒例の懇親会を開催しました。講師の小林成基さんも入っていただき、19名がにぎやかに歓談しました。

乾杯のあと、一人ずつ自己紹介と近況報告を 行い、クルマ社会の変革や、自転車を取り巻く 状況など、活発に意見が交換されました。

途中、意見交換からいつのまにかホワイトボードを使っての白熱した議論の様相となってい



ました。

わたしは、朝一番の新幹線で大阪から駆けつけたこともあり、うとうとしていましたが、「クルマ社会を問い直す」思いの仲間と今年もがんばっていこうという熱気があふれる懇親会となりました。

2012年度世話人の役割分担

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:清水真哉(再任)

会計、名簿管理:青木 勝(再任)

涉 外:佐藤清志(新任)

会報作成:足立礼子(再任)、林 裕之(再任)、

杉田正明(再任)

会報発送:杉田久美子(再任)

表紙で取り上げた BRTについて _{杉田正明}



BRTは専用道路を走るバスですので、渋滞に巻き込まれず定時性を確保しやすいものです。路面電車ほど初期投資がかからない点もメリットです。しかし鉄道や路面電車のようにレールの上を走らず、また、内燃機関で動くので体への加速度負荷がそれらより大きなものになりがちであり、また車内空間をそれらほど大きくできませんので、乗り心地・快適性と輸送力で劣ります。

公共交通の選択肢の一つであることは確かで、地域の特性に 合わせて導入を図るべきものと思います。

JRの被災線はいずれも赤字基調ですのでJRとしては被災を機にBRTに転換したい、あるいは国からの復旧費補助を引き出す交渉材料として使いたい、ということでBRTが使われているという推測も流れています。 (千葉県松戸市在住)



5月1日 緊急声明をホームページに掲載

杉田正明(世話人)

4月に連続しておきた歩行者跳ね飛ばし自動車事件の現状に対し、会では緊急声明をホームページに掲載し、以下の省庁宛に送付しました。また、交通関連団体および新聞社等にも送付しました。

省庁送付先:国家公安委員会委員長·警察庁長官·警察庁交通局長·内閣府政策統括官(共生社会政策担当)·国土交通大臣·国土交通省道路局長·国土交通省都市局長·国土交通省自動車局長

2012年5月1日

緊急声明

クルマ社会を問い直す会

この4月は、大きな自動車事件が多発しました。12日は京都祇園で歩行者の列にクルマが 突っ込んで17名が死傷。24日は京都亀岡で、27日は千葉県館山と愛知県岡崎で、いずれも集 団登校中の児童の列にクルマが突っ込み、多くの子どもと親が犠牲になりました。

自動車は便利な道具でありますが、一方では大変な凶器であることがまたまた明らかとなりました。

事故原因は、居眠り運転、不注意運転、無免許運転、てんかんなど、いろいろ報じられていますが、もはや加害者の個人的な過失として片づけてすむ事態ではありません。今回ほど目立たなくても、毎日各地で似たような自動車事故が長年くり返されてきているからです。死傷者が出てもその数が少ない事故は、「当たり前すぎてニュースにもならない」だけです。

自動車事故がくり返され続けるのは、安全よりも、自動車利用者(個人・組織)に有利な仕組みを社会が優先させているからです。道路・交通の仕組み、免許制度、車体の構造、事故加害者の刑罰の軽さなど、あらゆる面で人の命よりクルマの利便性が優先されています。その構図を変えていかなくては、理不尽な事故は減りません。

当会は、自動車の凶器性を封じる仕組み・制度作りを早急に講じることを呼びかけます。 そしてまた、自動車を利用することそのものの必要性を改めて吟味し、できるだけマイカー利用を自粛し、旅行には公共交通機関を利用することを呼びかけます。

1. てんかんなどの発作に伴う交通事件を封じるために、また、不注意運転による交通事件を封じるために、免許制度の改善を提案します。

これについて当会は、自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的運転適性

検査の義務化を求めています。

(2011年9月、国家公安委員会・警察庁・内閣府に意見書を提出しました。 http://toinaosu.org/katudo/menkyo.htm)

- 2. 通学路の交通事件を封じるために、小学生の通学路についてはまず大前提として、①自動車の速度を30km/h以下に制限することを提案します。加えて、②充分な幅員のある歩道を設けかつ車道上にハンプを設置するか、それができない場合は、登校下校時間について通学路を自動車通行禁止とすることを提案します。
- 3. 無免許運転に伴う交通事件を封じるために、免許カードを差し込まないとエンジンがかからない装置を開発し搭載することを義務づけることを提案します。

加えて、無免許運転で事件を起こしたものに対して、危険運転致死傷罪の適用を行うことを提案します。

4. 居眠り運転・不注意運転による交通事件を封じるために、自動車そのものの機能として衝突予防機能を装備する制度を構築し、全自動車に装備を義務づけることを提案します。

(トヨタの「プリクラッシュセーフティシステム」とか、富士重工の「ぶつからない車/eyesight」とかボルボの「human safety」の形で、オプションとして市販されている機能で、衝突被害軽減ブレーキとも呼ばれるものです。現在のところ完全な衝突予防を実現するものではありませんが、かなりの効果が見込まれます。

この機能は、無免許運転や、てんかん、脳梗塞、心筋梗塞などの発作や、アクセルとブレーキの踏み間違いなどにも効果が見込まれます。)

以上の提案を実施すれば、ここのところの相次いだ交通事件は、相当程度封じることができたであろうと考えます。



(会員K・Tさんの絵)

■ 調査研究 ■

川村雅則

関越道ツアーバス事故をうけて

○はじめに

4月29日、関越自動車道でツアーバス事故が発生し、乗客7人が犠牲になった。2007年大阪でのツアーバス事故を思い出したひとも多かったのではないか。

その後の監査で、運行指示書の未作成、点呼の未実施、日雇い的な雇用、あるいは名義貸し・「白バス(無許可営業)」行為など30項目超の法令違反が明らかになっている。

事業運営・運行管理のこうしたずさんさに対して厳しい処分が求められるのは当然だとしても、そもそも第一に、こうした実態が、事故後の特別監査を行って初めて明らかになったこと、言い換えれば、規制緩和と並行して行われるはずだった「事後チェック体制の強化」」がいかに虚構に過ぎなかったがあらためて浮き彫りになった。

第二に、この業界における過重な労働負担や 厳しい運行スケジュールの実態は、今回の事故 に特殊なものではない。現に、行政機関による 調査(後述)では、数多くの問題が明らかになっ ている。

筆者は、本誌において、規制緩和と交通運輸産業をめぐる問題について報告してきた。貸切バス業界についても計4回報告している。本稿では、関越道ツアーバス事故をうけて感じたことなどをまとめた²。

○この間の行政機関の取り組み

2007年の大阪での死傷事故以降の行政機関の主な動きは以下のとおりである。

すなわち、①国土交通省(以下、国交省)では、 貸切バス事業者を対象に重点的な監査を実施。全 体の3分の2で(ツアーバス実施事業者に限ると

1 新規参入などの規制緩和を行っても事後規制で対応可という主張は、そもそも規制緩和という行政リストラの流れのなかでは、実現可能性はきわめて乏しかった。実際、トラック・バス・ハイタクで10万を超える事業者数に対して、監査業務にあたっている国土交通省の職員数は300人余りだという。 2 この原稿を執筆時点(5月7日)でまだ明らかになっていない情報も少なくないことをことわっておく。 8割超で)法令違反が認められるという、業界における法令違反の常態化が明らかになった。②同時に、国交省では「貸切バスに関する安全等対策検討会」を設置し報告書をとりまとめた。③しかし、貸切バス業界の状況悪化や、十分な対策が国交省等においてとられていないことから、「関係行政の改善に資するため」に、総務省による「行政評価・監視結果に基づく勧告」が出される。④その後、国交省では「バス事業のあり方検討会」を設置し、報告書をとりまとめ、対策を講じようとしていた矢先に今回の事故が起きたという流れになる。

上記の行政機関の作成した調査報告書とりわけ総務省による勧告は、貸切バス業界の実態が 詳細に示されており、参考になる。

①国交省(2007a)「貸切バス事業者に対する重 点監査の実施結果について|

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601 2.html

②国交省(2007b)「貸切バスに関する安全等対 策検討会報告」

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091019_2_.html

③総務省(2010)「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」 http://www.soumu.go.jp/menu news/

s-news/34390 1.html

④国交省(2012)「バス事業のあり方検討会」最終報告書

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000116.html

ところで、今回の事故が起きる直前に、国交省・あり方検討会(2012)が打ち出していた「貸切バス分野における対策」は、①貸切バス事業者における法令遵守体制の確保。②事後チェックの強化。③発注者と貸切バス事業者の相互理解の促進。④営業面の規制の見直し、である。

やや先走って言えば、本稿でみる労働規制が 取り上げられていないこと/相互理解の促進に とどまり発注者責任を問う実効性のある法制度 の整備が掲げられていないこと/そして、事後 チェック体制の強化³どまりで、規制緩和政策そ のものの見直しが掲げられていないことなどに 不十分だという印象を受ける⁴。

○規制緩和後の貸切バス業界の動向

ここで、国交省(2012)であらためて確認すると(図表1)、規制緩和後、貸切バス業界では、小零細規模の事業者が――言い換えれば、経営基盤が脆弱で、労務・運行管理上の不備が懸念される事業者を中心に多くの新規参入があった。ただ仕事の量は、高速ツアーバスのような商品を除けば、供給量に対して限定的な増加にとどまり、事業者間での仕事の奪い合いという事態が生じていた。契約面での旅行業者優位の状況もより強化され、バス事業者の日車営収は下落したままである。

ちなみに貸切バス運転者の労働実態⁵をストレートに把握している政府統計はないのだが、例えば、労働者自身による回答で、実態により近いと言われる総務省の「労働力調査」で労働時間をみると(図表2)、バス・タクシー事業(表中の「道路旅客運送業」)では、週に60時間以上働いている、言い換えれば過労死予備軍⁶といえる

3 関連して、『朝日新聞』朝刊2012年5月4日付「安全なツァーバス、どう探す。」のような、安全な事業者を利用者が選択できるような制度設計が必要という主張には違和感を覚える。というのも、快適性や利便性に関して値段で差が生じるのはやむを得ないにしても、運送事業に参入している事業者の安全性に差があってよいのか。一定の安全性が確保された事業者しか参入できないのが当然ではないか、と考えるからだ。

4 総務省(2010)でも数多くの有益な指摘はあった。例えば、労働規制の必要性について、1日の運転距離の上限670kmという数値は、「抽出した貸切バス事業者の運行実態を基に算出したものであり、運転者の健康面や生理学的な面での検討を行った上で算出したものではなく(中略)」、「乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある」ことを指摘していた。

- 5 日本バス協会の調べによれば、貸切バス運転者の年間の労働日数は267.7日、所定労働時間は1974時間、残業時間(335時間) 含めた総労働時間は2309時間となっている(「2011年版日本のバス事業」より。
- 6 厚生労働省の労災認定基準では、月80時間以上の残業で過 労死の発症リスクが高くなる。

労働者がじつに4、5人に1人の割合となっている(「道路貨物運送業」も同様)。

また、事業所による回答ではあるが、厚生労働省の「賃金構造基本統計」では、より直接にバス運転者の賃金・労働時間をみることができ(但し、乗合バスと貸切バスは分けられていない)、かつては産業全体を上回ったバス運転者の賃金は、いまや100万円前後も下回るようになっている(図表3)。とくに、貸切バス事業者に多い小(零細)規模事業者では賃金水準はより低い(「全体」では437万円だが、従業員「10~99人」規模では345万円だ)。

こうした業界の状況に対して、やはり規制緩和政策からの「脱却」が(控えめにいっても同政策の「検証」作業が)必要である。以下では、急がれる2点の政策的な課題を述べたい。

○発注者責任を問う法制度の整備を

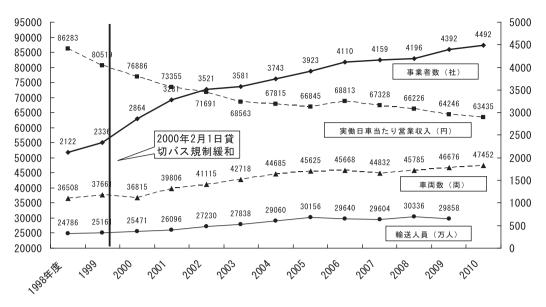
第一は、旅行業者の発注者責任を問う法制度の整備である。

今回の事故でも、旅行業者は、運行管理はバス会社に任せていた(あずかり知らぬ)という趣旨の発言をしている。

貸切バス事業者自身の運行管理等の責任はもちろんだが、そもそもバス事業者が無理をせざるを得ない状況は、旅行業者との間の不公正な契約にある。その点は総務省(2010)も指摘していた。

例えば、同省が行った事業者アンケートでは、 届出運賃を収受できていない事業者が9割を超 えていた(届出運賃の適正収受に違反)。また、事 業契約先からの運賃・料金の要求内容として、 「当初から公示運賃・料金を配慮しない著しく低 い運賃・料金が提示される」が76.2%、「運賃・ 料金を決定する過程で一方的に減額される」が 58.2%(いずれも、常にある又は時々あるの合 計)に及んだ。旅行業者側が一方的に手数料を差 し引いているとみられる実態も指摘されている。

労務管理・運行管理に支障をきたすこうした 状況に対して、同省は、届出運賃の収受状況に ついての実態把握、適正な公示運賃の設定、あ るいは必要に応じて旅行業者に対する指導の実 施を求めていた。



出所:国土交通省(2012)より。

道路旅客運送業

道路貨物運送業

図表 1 規制緩和後の貸切バス業界の状況

単位:万人: 就業者 (従業者) 総数 1~34時 35~48時 49~59時 60時間以 間 間 間 6129 全産業 618 1721 2927 830 9 24 12 14 道路旅客運送業 59 179 33 43 道路貨物運送業 31 71 全産業 100.0 28. 1 47. 8 13.5 10. 1

15.3

17.3

40.

39.

20. 3

18.4

23.

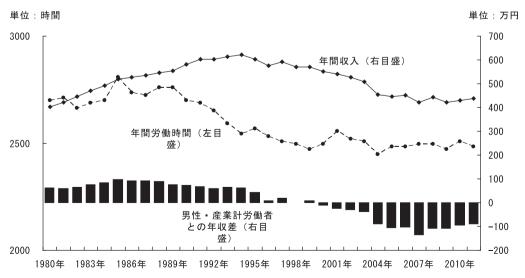
24.0

出所:総務省「2010年 労働力調査(基本集計)」より作成。

100.0

100.0

図表2 道路旅客・貨物運送業の週間就業時間



図表 3 営業用バス運転者(男性)の年間労働時間、年間収入及び産業計労働者との年収差の推移

○労働規制の強化、現行基準の見直しを

第二は、安いサービスを支えてきた運転者の賃金・労働条件の改善が――なかでも、軌道系と異なり、運転者の状態が事故に直結する自動車運送業の場合、本人のいのち・健康を守るという観点はもとより、利用者や公道を移動する第三者の安全を守るためにも、「働き方/働かされ方」の規制が急がれる。

それは、具体的には、以下の現行「自動車運 転者の労働時間等の改善のための基準」(以下、 改善基準)告示の見直しを指す。

- ○拘束時間 (a)4週平均で1週間当たり65時間 (特例で、4週平均で1週間当たり71.5時間まで 延長可)。(b)1日原則13時間/最大16時間
- ○休息期間 8時間以上
- ○運転時間 (a)2日平均で1日当たり9時間。
- (b)4週平均で1週間当たり40時間(特例で、4週 平均で1週間当たり44時間まで延長可)
- ○連続運転時間 4時間以内

拘束時間、休息時間、運転時間の(そして注釈 4のとおり運行距離も)水準はかなり厳しいといえる。これらの水準がどのような知見にもとづき設定されたのか、研究者としての怠慢を自省するが、知らない(過去に行政機関に尋ねたが「不明」と回答された)。

もっとも、こうした水準さえも守られていないのが業界の実態であり、総務省 (2010) によれば、抽出した84事業者を対象に、乗務記録・運行指示書等から運転者の労働時間を調べたところ、拘束時間が改善基準告示を超過している例が延べ41事業者・100件という結果が明らかになっている。事例でも、1日の拘束時間が21時間40分/1日15時間超の拘束時間が週に4回/1週間の拘束時間が74時間30分等があげられている。

労働科学・安全衛生の知見を総動員して、この基準の見直しが――とりわけ今回の事故のように、深夜時間帯の労働負担という観点も盛り

込んだ見直しが、不可欠であると考える⁷。その検討作業の際には、「政労使」の枠組みの設定——とりわけ文字通り当事者である、労働者・労働組合の参画は欠かせない⁸。

○最後に

「人柱行政」、すなわち、誰か犠牲が発生しない限り動かないという、行政機関に対する業界関係者の不信感を払拭し、その存在意義の回復を関係者には求めたい⁹。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

⁷ 労働科学研究所の大作、野沢浩・小木和孝編著(1980)『自動車運転労働』を参照。

⁸ この労働規制は、職業運転者だけでなく、日本の労働界全体の課題である。例えば、過労死防止基本法の制定運動である「ストップ!過労死」実行委員会(実行委員長 森岡孝二関西大学教授)http://www.stopkaroshi.net/index.htmlを参照。9 重大事故を引き起こした自動車運送事業者が国交省に提出する自動車事故報告書は、事故の背景にある運転者の厳しい

する自動車事故報告書は、事故の背景にある運転者の厳しい 勤務実態などを把握するのに役立っていた。ところが、今回 の事故とは前後するが、昨年末に新規分の開示請求を行った ところ、運転者の勤務に関する情報等は全て黒塗りの(不開示 処分の)書類が交付された。個人情報保護の観点からの措置だ という。だがそれならば、事故の発生日時や場所等を(場合に よっては事業者名も)不開示にすればよいと「素人」的には考 える。これらデータは国交省が自らの責任において分析・活 用するので、任せよというのか。いまだ納得がいかない。

クルマ社会を哲学的に問い直す勉強会

1. クルマ社会を問い直す市民社会

当会において皆様が活発に対話する様子は、まさに〈市民社会〉と言えます。「皆がそう考えるから自分も」といった〈ムラ社会〉でもなく、「自分さえ良ければ良い」といった〈孤立社会〉でもなく、1人1人が「自分で」考えた事を互いに「対話」するのが〈市民社会〉です。私も今回「埼玉自転車市民の会」の立ち上げに参加させて頂きましたが、単なる自転車・公共交通活用推進でなく、それを通した〈市民社会〉の形成を目指したいです。

最近、日本でもようやく「公共哲学」が盛んに論じられてきました。ヨーロッパのハーバーマスや、アメリカのサンデルの哲学が紹介されるだけでなく、日本人自身が〈市民社会〉を論じる様になってきたのです。私が心配なのは「市民社会の学問に精通した人達が、交通問題にどれだけ関心が有るのか?」、他方「交通問題に携わる人達が学問的教養をどれだけ身に付けているのか?」という事です。

2. クルマ社会を哲学的に問い直す勉強会

会の活動として提案させて頂きたいのが「クルマ社会を哲学的に問い直す勉強会」です。目的は2つ有ります。

- 1. 会員同士の議論を、学問的にも深めていく事
- 2. 社会的関心の高い人達に、クルマ社会の 問題にも関心をもって頂く為の受け皿を用 意する事(例えば、脱原発運動に熱心な人を 勉強会に誘うなど)

2つの目的と呼応して、方向性も2つ有ります。

- ① クルマ社会の問題点を、哲学的に深めて議 論していく
- ②哲学的問題提起を、クルマ社会の問題点に 適用していく

- ①については、すでに事実上、会の中で様々な白熱した議論がなされていると思います。
- ②については、これを実施している団体がどれだけ有るのかが疑問で、もし無ければ当会で率先して行なう事を提案します。②で具体的に思いつくのは……あくまで例えばの話ですが、『これからの「正義」の話をしよう』(マイケル・サンデル 鬼澤忍訳 ハヤカワ文庫 2011年)を読み、これをクルマ社会の問題点に適用し議論を深める、という案です。サンデルは彼自身が時代の先端を往く一流の哲学者であるにもかかわらず、専門家でない人にも分かる言葉で話すという事も有り、入門編として良いのではないかと思いました。

サンデルの個人的友人でもある千葉大学の小林正弥教授を中心とした「公共哲学ネットワーク」といった団体が、交通問題も積極的に研究してくれると、一緒に手を組んで世の中一般に更に広く、クルマ社会の問題提起をしていけるかも知れません。

心配な点は、私は専門の哲「学者」ではないので、どれだけの貢献ができるかは、全く不明です。あくまで素人の「哲学」者として取り組んでいきたい所存です。「それぞれの哲学」を、「あまり考え方をしぼらずに」、「様々な角度から研究できるとよい」と思います。

3. クルマ社会を問い直す2つの立場

あくまで論点の一例ですが、クルマ社会を哲学的に問い直す時、〈数字〉で訴える立場と、〈倫理〉に訴える立場の大きく2つが有るかと思われます。

①〈数字〉で訴える立場

現実にクルマの害悪を減らすには、人命や健康を〈数量化〉して経済価値で表し、政治・経済の意思決定のメカニズムに組み込むべき、という立場。

物事を〈数字〉で表す方法は、近代以降、単なる方法論を超えて世界観にまで発展し、現代社

会に強力な影響を与えています。ガリレオが「宇宙は〈数学〉で書かれた書物」と言い出し、ニュートンが力学として定式化しました。デカルトはあくまで物的世界だけを〈数字〉で表せると主張したのに対し、ベンサムの功利主義に至って遂に、人間社会の幸福といった価値判断といった事柄まで〈数式化〉できるとされたのです。物事を〈数字〉で表す方法は、本来はあくまで「方法」に過ぎない筈のものですが、〈数字〉で人間の価値を決めてしまうと「クルマの利便性の為には、年間数千人の人間が殺されるのは止むを得ない」というクルマ社会推進の論理になってしまいます。

この様に功利主義の哲学が悪用されクルマ社会を助長してきた面も有りますが、逆に功利主義の立場から「自動車の社会的費用」を算出して脱クルマを主張する立場も有ります。この場合の功利主義は、決して人間の命の尊厳を軽視するものではなく、あくまでも学問上の「方法」として〈数学〉を利用しているに過ぎないという点は、誤解の無い様に気をつけたい所です。

参考文献

『自動車の社会的費用』字沢弘文 岩波新書 1974年

『自動車にいくらかかっているか』上岡直見 コ モンズ 2002年 『会報55号「クルマの外部不経済への対応」』杉 田正明 2009年

②〈倫理〉に訴える立場

数量化できない命の尊厳を、普遍的な道徳原理として確立する事で、クルマの害悪を訴えていくべき、という立場。カントやサンデルの哲学は、命の尊厳を重視する立場から功利主義を批判します。

参考文献

『人にとってクルマとは何か』杉田聡 大月書店 1991年

『会報49・50号「スローライフ交通教室を目指して Ⅰ』前田敏章 2007年・2008年

私は、どちらかを否定するのではなく、其々の研究・議論が大事だと考えます。今後議論していく時、どちらの立場で話しているのかを明確にする事で、不要な誤解・すれ違い・平行化・中傷等を予め回避できるでしょう。

ただ、其々の研究はあくまで〈個別に〉〈平行に〉論ずべきでしょうか? クルマ社会を、数字/倫理両面から〈包括的に〉論じた研究は無いのでしょうか? カントも数字/倫理の2元論克服に格闘しましたが、我々はこの課題を引き継ぐべきではないでしょうか。

(埼玉県戸田市在住・地域活動連絡係)

投稿

不倫と風邪薬服用による危険運転

小林和彦

最近京都市祇園での「てんかん」罹病者運転による7人もの死亡事件や高速バスでの大事故をはじめとして多数の重大な危険運転による"事故"が立て続けに発生しているが、これらの大半が"酒気帯び"によるものでないことにより、クルマ社会の根源を問い直すべきであろう。

ここで思い出されるのが、かなり以前の話になるが、ゴルフ界のスーパースター、タイガー・ウッズ選手の運転による交通事故と故中川昭一財務金融大臣の国際会議(Gセブン)の席での酩酊のような様子である。

すなわち、ウッズ選手の事故により彼の"不倫"

が発覚し、彼の頭の中を不倫のことが占めていたための事故とまで推察されていたようだ。一方の故中川氏の場合は交通事故ではなかったものの、過度の飲酒によるものとの見方が有力だったが、本人は風邪薬によるものだと話している。ともかく中川氏はこれにより辞任に追い込まれている。

現在、日本では飲酒運転に対する罰則と社会的制裁がきわめて厳しくなっている。それはそれで当然のことであるが、あまりにも片手落ちの色彩が濃厚である。

なぜなら、飲酒運転だけが交通事故を招くわ

けではなく、もともと交通事故の大半は飲酒運転が原因によるものでないことは言うまでもなく、割合は以前よりさほど高くはなかった。つまり、飲酒以外の要因による事故の方がもともと圧倒的に多く、飲酒運転撲滅運動だけが活発することにより、それらの事故要因に対する対策がなおざりにされる傾向が高まっているからである。

ウッズ選手の事故要因が本当に彼の不倫をめ ぐる夫婦間の騒動による精神的パニックだとす れば、「不倫運転」も飲酒運転と同じように事故 の要因となりがちである。

この「不倫」なるものは有名スポーツ選手や 芸能人だけの"特権"ではない。お堅い職業の公 務員だって不倫に陥ることはありうる。

しかし、幹部公務員が「不倫」したとしても、 そのことだけで懲戒免職になることはないであ ろう。しかし、不倫発覚によるパニックや発覚 を怖れての不注意運転は事故を招く危険性が充 分であり、そのような場合は極力クルマの運転 は避けるべきであろう。

似たようなものとして「失恋運転」も重大な 不注意運転を招くし、マジメ過ぎて仕事のこと で頭がいっぱいのままの運転も絶対に勧められ るものではない。

不注意運転に直結することをすべて刑事罰や 社会的制裁を与えることになるとしたら、飲酒 運転の場合と同じように「仕事を考え過ぎ」運 転も懲戒免職を招くことになろう。

酒に甘かった日本社会もこと飲酒運転に対してはイスラム社会並みに厳格化している。

だが、きわめて飲酒に厳しいはずのイスラム 社会では交通死者数は日本を大きく上回る。つ まり、ほとんどが飲酒以外の原因による事故死 である。

日本でも飲酒運転に対する罰則が強化される 以前から飲酒以外の原因による死亡事故数が飲 酒による死亡事故を大きく上回ってきているの だ。

その中には薬物の乱用はもちろん、風邪薬の 服用による事故もかなり含まれている。

確かに風邪薬の説明書にはたいてい「服用の際は車の運転は控えてください」と記されている。つまりは、風邪薬の服用による車の運転は自分や他人に対して「命とり」になるということである。

故中川氏の風邪薬の過服用が本当だとすれば、まさに彼自身の政治生命どころか麻生内閣全体、自民党政権の「命とり」をも招いたものであったことになる。この政治的事件はまさしく「たかが風邪薬、されど風邪薬」であることを教えてくれた。同様にクルマの運転についても「たかが風邪薬、されど風邪薬」なのである。クワバラ、クワバラ!

(山形県山形市在住)

投稿 コミュニティーバスの利用を呼びかけます 木村孝子

雪で凍った道で転んで(気をつけていたのにです)、思わぬけがをしました。けがをした当日と翌日は医院まで片道3kmの道のりを往復タクシー利用。タクシーはやっぱりお金がかかります。思い出してみると、何年か前までタクシーの費用は距離単位でしたが、今は時間単位でお金をとるので、道の混雑ぶりや信号の待ち合わせなどで金額が変わります。メーターをのぞいてはハラハラ。あれは利用者にとっていい気持ちではありません。

それはさておき、その後どのようにして通院しようかと思っていたら、我が市は6コースに分かれて市内じゅう津々浦々コミュニティーバス(1回乗って100円)が走っています。頻繁に出ていないのが欠点とはいえ、ダイヤ帳を調べて出かけると、利用価値抜群です。コミュニティーバスの運行に感謝しています。しかし、市の交通課に問い合わせると、このバスはクルマという足のない少数派用で、利用者が少なく、市の負担が大きいことがわかりました。しかし、市の

の負担ばかり嘆いていないで、マイカーを減ら しコミュニティーバスの利用者を増やしていこ うと声を上げていかねばなりません。その対策 を市民みんなで考えていきたいと思います。

2011. 3.11大震災後、生活の見直しが叫ばれている今、私のようにクルマなし生活を誇り、公共交通と自分の足を大切に使っての移動者にとって、コミュニティーバスの存在は貴重です。そしてそれは私個人だけのことではなく、社会全体の課題としていきたいと思います。

*その他ひとこと

3月3日(土)午後、市内文化会館大ホールで、アマチュアコーラスの"春を呼ぶ歌声コンサート"が催され、コミュニティーバスに乗って出かけました。我が市の文化会館は最新式の立派なホールですが、郊外に建っています。1200人収容の大ホールは大勢の人が詰めかけ、ほぼ満員。そして大駐車場もほぼ満員。前々号に引き続き地域活動連絡係の出番です。

「モシモシ」、主催団体代表の方に後日電話を入れました。「生活の見直しが言われる今、マイカーを自粛してコミュニティーバス(文化会館に向けて各方面から出ています)の利用を呼びかけましょう」「そうですね。よくわかりました」。

みなさん、会として小さい行動を積み重ねていきましょう。

*総会、ありがとうございました

都内世田谷のタウンホールでの総会、例年通り山形、宮城、山口、大阪……と、全国から集まってこられました。会のさらなる発展に向けて熱心な意見交換もなされました。小さな会とはいえ、今年も新しい人が会員となられ、総会にも新しい人の参加があったと事務局長さんの喜びの声も聞かれました。本年も世話人をお引き受けになった方々、ありがとうございます。

講演会では、自転車活用推進研究会の理事長、小林成基さんの、ヨーロッパの町々の人間優先の道路行政に関する話にうなずいたり笑ったり。 日本もいつの日か、高齢者、子どもたち、歩行者にやさしい町づくりに期待したいと思います。 (茨城県竜ヶ崎市在住) 投稿

手にあまる

鈴木浩司(ペンネーム)







素材イラスト出典元:http://oekaki777.blog78.fc2.com/ (愛知県安城市在住)

おすすめ書籍の紹介

■ヴァンソン藤井由実 『トラムとにぎわいの地方都市 ストラスブールのまちづくり』

学芸出版社、2011年9月、 A5判・200頁・定価2415円、 ISBN978-4-7615-2518-7 http://www.gakugei-pub.jp/ mokuroku/book/ ISBN978-4-7615-2518-7.htm



ストラスブールは、フランス東部アルザス地方の人口26万人ほどの地方都市ですが、トラム(路面電車)導入などの交通まちづくり政策で世界の注目を集め、フランスを代表する環境都市として知られています。本書では、この街に住み変化を目の当たりにしてきた日本人ジャーナリストが、3代の市長や関係者へのインタビューと実体験に基づき、ストラスブールが「にぎわう地方都市」になったいきさつを紐解いてゆきます。

本書は巷によくある技術論と一線を画し、民主的な手続きや、国と地方の関係など、新しい政策を実現するための仕組みに着目しているのが新鮮で、トラムに限らず新しい政策を導入することが苦手な私たちにとって、とても参考になると感じました。

例えば、コンセルタシオン(事前協議)という 市民や政治家などが理念や哲学をぶつけ合って 事業計画を決めていく場が設けられること、事 後評価を踏まえて次の施策を展開することなど、 日本でなおざりにされている市民参加の手続き が整備されている様子がうかがえます。

もっとも、こうした手続きが昔から整備されていたわけではなく、フランスも以前は中央集権的な体制だったものが、ここ数十年の分権により序々に整備され、今なお試行錯誤しながら仕組みが作られているのだそうです。他にも「縦割り行政」や政策に詳しい行政職員が育たない

問題など共通点がありますが、プロジェクト実施に際して外部登用の専門職員を配置するなど、乗り越える工夫がされているのだそうです。

そしてもちろん、市長のリーダーシップも欠かせません。本書のインタビューに答えた元・前・現市長が、「住みやすいまち」の定義や政策の理念などを自分の言葉でしっかり語っていた様子が印象的でした。

目覚ましい発展を遂げているストラスブールも、ここまでの道程は決して平坦ではなく、政治・行政と市民が試行錯誤を重ねながら今の形を作ってきたこと、市長のリーダーシップとそれを支える仕組みがあること等、新しい政策の導入を目指す私たちにとって学ぶべき所が多いのではと思います。

技術も資金もある日本でトラムが出来ないのはなぜかと疑問に思っておられる方や、トラムに限らず新しい政策を実現したいと考えておられる方、立法・行政の立場から地方主権を実現したいと思っておられる方などに、お勧めしたい一冊です。

(井坂洋士・神奈川県川崎市在住)



(会員K・Tさんの絵)

会の活動に関する新聞記事

4月に京都市祇園、亀岡市、千葉県館山市、愛知県岡崎市で相次いだ、クルマが児童を含む歩行 者を多数死傷させた事件に関して、本会会員のインタビュー記事が各新聞に紹介されました(18 ~20ページ)。また、高速ツアーバスの事件に関しても会員の記事が紹介されました(21ページ)。

> に自動車が突っこみ、 地で歩行者や児童の列 緊急声明発表 相次ぐ車 京都府をはじめ、各 問い直す会 事故

態ではありません」と として片付けてすむ事 緊急声明を発表しまし 加害者の個人的な過失 自動車事故が繰

世話人代表)は1日、 い直す会」(杉田正明 事故原因はもはや 「クルマ社会を問 みを社会が優先してい も自動車利用者(個人

組織)に有利な仕組

しています。 ることの必要性を強調 されている構図を変え より車の利便性が優先 るから」とのべ、人命 自動車の凶器性を

います。 止▽衝突予防機能の 学路を時速30計以下に 備を全自動車に義務付 制限、もしくは通行禁 適性検査の義務化▽ 転免許取得や更新時 ける一などを提案し

子どもをはじめ多くの 八が犠牲になる事故が

相次いでいることをう

制度などが「安全より り返されるのは、 交通の仕組みや免許

う事故を防ぐため、 んなどの発作にともな り」として、▽てんか 封じる仕組み ・制度作

杉田代表に取材依頼がありました。 緊急声明について紹介されました。 しんぶん赤旗 2012年5月2日社会・総合面

会員の今井博力さんが受けた インタビュー記事です。 京都新聞 2012年5月4日 朝刊

通 0

か。インタビューやリポート は何をしなければならないの 口の社会を築くため、私たち 600人超。繰り返される悲 の交通事故死者数は昨年、4 登校中の児童に車が突っ込 残るなか、千葉県と愛知県で 区の祇園暴走事故や亀岡市の 乗客了人が亡くなった。全国 集団登校事故の記憶が色濃く 劇の連鎖を断ち切り、事故ゼ 車が牙をむく。京都市東山 群馬県の関越道でバスの

「クルマ社会を問い直す会」 会員

博之さん 今井 (55)



どもの事故防止について研究を続ける。 いまい・ひろゆき 吉祥院こども診療所所長。1994年に

ことや、車道と隔てる柵など

歩道が整備されていなかった

亀岡の事故では、通学路に

| 随時掲載します。

ている。だが、私はそれが根 がなかったことが問題視され

> 本的な原因だとは思わない。 居住地域で歩行者の安全を 道路に障害物設置 なったことで車が走りやする 側溝にふたがされ、道が広く 、速度と通行車両抑制

交通を入れない一ということ 守るために大切なことは、一 つの点に集約される。 車のス しードを上げさせない▽通過 ドが上がる要因になっただろ なったと言われている。通 も、対向車がないためスピー 時間帯に一方通行にしたこと

う。ドライバーは危ない場所

化 指すべきだ。 が必要だが、居住地区では両 は、車と歩行者の完全な分離 有が安全に共存することを目 高速で車が走る幹線道路で

ば、通過交通も入ってこなく されている。走りにくくすれ り、障害物を置くなど工夫が 30」で、居住地区に通過交通 いる。代表的な例が「ソーン グザグにしたり、急に狭めた 速走行できないように道をジ を入れず、車の速度を時速30 と呼ばれる環境改善が進んで 以下に規制する施策だ。高 欧州では交通の「沈静化

沈静

合、速度が30歳を上回ると歩 行者の死亡率が急勾配で上が 車と歩行者が衝突した場

(聞き手・目黒重幸

交通

だ。交通沈静化政策を採用し るが、30古以下なら5%程度 く減っている。 た国はどこも死亡事故が大き

てしまった面があるのではな たことが、逆に危険を誘発し 童のためによかれと思ってし とになりかねない。ドライバ とが立証されている。逆に、 力を考えると、幼児への安全 限昇があり、法規を守らない を子どもの責任に転嫁するこ ったからだ」と、社会の責任 のは、交通ルールを守らなか **勢育はほとんど効果がないこ** 飛び出して車にはねられた 子どもの生物的、心理的能 への教育や厳罰化も一定の

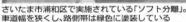
のどちらを優先すべきなの う。しかし、利便性と安全性 いた人から不満が出るだろ なると、従来その道を使って 高い。居住地区が走りにくく 本的に考えを改める必要があ か。車優先の日本社会は、根 ような環境改善の方が効果は 程必ず出てくる。
 教育よりも、交通沈静化の

祇園・亀岡事故の教訓

十減

インタビュー記事です。 (レイアウトは変更しています) しんぶん赤旗日曜版 2012年5月20日

会員の津田美智子さんが受けた





帯の区画道路で「クランク式」を実施。2歳児を連 れた母親は「一定の効果があると感じる」と話す

教育は「車は危ないから気 任を持たなければいけませ を握った以上、人命への青 活道路)に格下げしたうえ うな道路は幹線道路ではな る」という観点で、このよ さにそのような道路です。 中途半端です。これが一番 ゆるく、ハード面の対策も 線道路という位置づけにな がたくさんありますが、 ん。ところが、日本の交通 る必要があると思います。 く、区画道路(いわゆる牛 童が犠牲になったのは、ま 危険な道路で、連続して児 っているので、速度規制は 日本には狭い都道府県道 「歩行者の命を第一に守 方、運転手はハンドル ハード面の対策を講じ

美知子さん 津田 生活環境デザイン室主宰

車は「走る」というより「通 転手は歩行者の安全を第 静穏化を実現しています。 速度を30古以下に制限し、 側に歩道があるのに、制限 住宅区域内の区画道路は両 育になっています。また、 に運転しなさい」という教 に凶器になるのだから、運

をつけなさい」と歩行者へ の走りやすさを最優先にし す。道路は住宅地でも、 の注意喚起に終始していま てつくられています。 ヨーロッパでは「車は時 ります。

ぐらいまで狭くする(場合 以上)、車道を車幅ぎりぎり きるだけ広く取り(1・5) を色分けする「ソフト分離 対策の一つは、車道と歩道 そこで私が提案している 重要なのは、路側帯をで

い違いに植栽などを設置 る区画道路では、車道に互 る」といった感じです。 と狭く、普及には限界があ 村道の幅員は平均5・1公 道路が大多数を占める市町 が有効です。しかし、区画 速度抑制効果を生みだす し、車を蛇行させることで 「クランク式」という対策 日本でも一定の広さがあ

いと運転手は減速します。 場合は中央線をなくし車道 2000年と01年に対面通 ます。愛知県警によれば、 にスピードを落とし注意し を狭めると、対向車は互い きですが、対面通行とする 基本的に一方通行とすべ

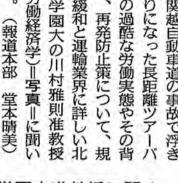
とです。視覚的に車道が狭

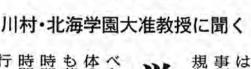
るよう仕向けていく必要が も強化し、運転手が注意す 故は3分の1以下に減少し 月間に事故は半減、人身事 たということです。 した16路線で、実施後6カ 行道路の中央線抹消を実施 視覚的に際立たせ、罰則

によっては2・25がまで)こ

バス事故防ぐには

海学園大の川村雅則准教授 制緩和と運輸業界に詳しい北 彫りになった長距離ツアーバ (労働経済学)=写真=に聞い スの過酷な労働実態やその背 関越自動車道の事故で浮き 再発防止策について、





規制の強化を早急に行う 事例でありません。 バス業界の厳しい実態 今回の事故に限った 労働 会社に無理な発注をする 導する方針ですが、バス 事業の許可をとるよう指 する旅行業者にも、バス

ある法整備が必要です。 は高速ツアーバスを企画 今回の事故を受け、 国 根底には、経営基盤が脆 切れていません。 弱な小規模事業者や異 問題

業種からの参入を増や た2000年の規制緩和 過当競争を激化させ

があります。各バス会社 が人件費や 車両整備費

行い、違反業者には厳し 時間と走行距離の規制を も蓄積します。運転する 体のリズムを崩し、疲労 い処分を科すなど実効性 時間帯も考慮した、 、きです。深夜の運転は 労働 んな実態を把握、監視し 問う必要があります。 分するなど、管理責任を 構造を改めさせるには不 十分です。事故が発生し た場合は、旅行業者も処 行政もバス会社のずさ すだけで、違反業者の監 じる構造が生まれまし 規制緩和を見直すべきで 視もできないなら、 た。安易な新規参入を促 安全にしわ寄せが生 などを削減

> 4月29日に関越自動車道で起きた高速ツアーバス事故について、 会員の川村雅則さんが受けたインタビュー記事です。 北海道新聞 2012年5月13日 朝刊

2012年度総会への会員メッセージ

総会出欠はがきで寄せられた会員からのメッセージをご紹介します(順不同)。

●いつも車優先社会の原罪をしっかり問いただす 論点を打ち出して下さり感謝しております。それ と合わせて、歩行者や自転車を優先する交通政策 への道筋を一歩でも進める観点で課題を提起する 具体的な提言や視点を紹介して頂くとありがたい です。歩車分離信号の歩行者安全面での重要性の 指摘は参考になりました。歩行者・自転車・公共 交通重視の政策提言についてもより多くの人に理 解されるような具体的なデータによる検証が必要 と思います。財政面で厳しい状況が伺えますが、 これからも活動の継続・発展を願っています。 ●御案内状を戴き有難うございます。残念です が、高齢と持病の為欠席致します。当会の発足は 1995年5月27日ですので、17年を経過致します。 其の間、少しずつですが、人間優先の社会へと日 本も変化して来ました。クルマ優先の体制を作り 続けて来た国家権力と資本の癒着も少しずつです が公になり始めて居ります。これらの為に、会報 が大いに役立って居ます。総会の御成功を祈念し ます。●会報やメーリングリストなどを拝見する 中で、会の活動に対する信頼と期待が増してきま した。2012年度から10年分の会費をまとめておさ めました。万が一、10年後まで会が存続していな くても返還不要です。今年度から韓国のサイバー 大学で日本社会の現状を紹介する講義をしていま す。15回のうち1回はクルマ社会の問題を入れま した。韓国は日本以上にクルマ依存社会で人口あ たりの交通事故死者数は日本の3倍という国で す。そんな国の人たちに少しでもクルマ社会の問 題に気付いてほしいと願いつつ話しています。 ●3.11後、クルマと原発をからめた論がいろいろ と目につきました。原発推進・容認派は、原発と 同様、リスクがあるが必要であることの例として クルマを持ち出し(『「文明」の宿命』所収藤井聡 論文など)、反対派は、原発の問題はクルマとは ちがう(クルマは現実問題として田舎などでは代 替がないが原発は代替がある)ということをいっ

ています(『ほんとうの復興』における池田清彦発 言など)。その点、本会会報における原発とクル マの実際的な関連性についての小林さんの論は貴 重でした。原発の賛否に関して安易に比喩として もちだされるクルマとの比較(いずれもクルマ社 会を変えないことが前提)にたいして、疑問を提 起することも本会(会員)の課題だと思います。 ●MLの拝読のみで、いつも申し訳ありません。 別府で2012年度より、路地のある暮らしをテーマ にしたまちづくりにチャレンジしようと考えてい ます。コンセプトがまとまり次第、お知らせしま す。路地をつないで、歩行者専用のまちづくりに もつながると思います。今後もよろしくお願いし ます。●私の住む日進市は人口増が続き車も増え ています。調べてみると自家用車は増え、貨物車 などは減っています。自家用車の伸びは世帯の増 加に対応し、人口の伸びより大きくなっていま す。核家族化により、一家に一台車がなくては生 活できない生活スタイルの反映だと思います。高 齢者も移動するのには便利な自家用車に頼らざる をえない面もあります。車と歩行者の両立を当面 は追及していくべきではないかと思います。●編 集の方、世話人の方、いつもご苦労様です。読む だけの会員で申し訳ありません。このところ高齢 者の事故も多く、新聞を見る度、気をつけなくて はと思います。便利に車を使ってしまいますが、 せめて事故を起こさない様にこれからも気をつけ ます。又、一年お世話になりますが、宜しくお願 い致します。●車の乱用で高齢者も子供もひどい 目にあっています。車のための道づくりから人間 優先の街づくりに国や自治体、我々の生活も大き く舵を切り替えましょう!●昨年は、「世界交通 事故犠牲者の日 | パンフレットを市立垂水図書館 の館長の許可を貰ってカウンターに置いてもらい ました。区長との懇談で、海沿いの地区から高台 へ通ずる道路の歩道の状態を指摘し、凹凸があ る、階段がある、障害物がある、狭いなど、安全 歩行や緊急時の避難道路として急いで改良するよ うに要請しました。●クルマ中心の巨大な交通シ ステムに何とか異議申立てはできないものかと、

日々生活の中でクルマを使わないよう実践してい ます。障害をもつ人の送迎でクルマは運転するの ですが、私用のときにはクルマを使わないように しています。小さなことですが、大切なことだと 信じています。会の活動にいつも励まされていま す。●雪国の車イス利用者として車とは切り離せ ない立場と、交通事故で体が不自由になった事か ら、色々な思いを車社会に対して持っていたので 長く会員を続けてきましたが、最近少し違和感を 覚えるようになりました。●京都市はこの3/14に 国内初の「内陸型水族館」がオープンし、市交通 局はそれにあわせて水族館来場者のためにバス路 線拡充、増便をおこないました(詳しくは市のweb などを)。公共交通が不便な地域はたくさん放置 されているのに……。会の活動の多面的な発展を 期待します。●震災、原発事故後、エネルギーの 問題、人間の住まい方の問題を考える上で、クル マに依存、クルマを優先してきた産業構造や生活 パターンを大きく転換する好機だと思います。も っと多くの方がこの事に気づいてもらいたいと願 っています。●大量消費社会の構造を変えない限 り、脱原発、安心、安全な社会は難しい。その象 徴であるマイカー減らしに、かんばっていきまし ょう。●寒い日、暑い日、雨の日などは、行き先 が遠くないのに自家用車を利用しがちだと思いま す。車の過剰な利用をおさえるには、各人の健康 づくりも必要ではないでしょうか。●クルマ社会 を問い直すことは、他の交通モードとの関係を考 えることであり、現在は自転車のあり方が重要な ポイントになっているように思います。特に自転 車走行空間については、ハード整備だけではな く、クルマ利用者の意識が変わらなければ、決し て良い方向へは変わっていかないと考えていま す。●自転車利用の快適さ、楽しさを伝えて回 り、自転車通勤の人たちを増やしています。●自 転車をリスペクトするまちづくりに向けて活動を つづけます。●職場近くの道路では最近、自転車 専用レーンの整備が進行中だ。透水性舗装の上に 水色の塗料を塗っているが、あれでは雨水が浸透 しなくなる。汚らしい塗装は不要であろう。総会 とは関係ありません。ごめんなさい。●『さっち ゃんのまほうのて』という絵本があります。先天 性四肢障害児父母の会が世に送り出した絵本で

す。問い直す会でも"絵本作戦"どうですか?●現 会員にアンケートを取り、何の媒介で当会を知っ たのかを知り、それに基づいて広告を出すことを 提案します。会員を増やす努力をしない限り会員 は永遠に増えないと思うからです。●お世話にな ります。総会時の講演等を全部は難しいかも知れ ませんが、YouTube (ユーチューブ) で見られる ようにして頂けたら有難いです。●会報誌をいつ も興味深く読んでいます。しばらく投稿しており ませんが、再開したいと思います。地理的な制約 があって集会等には参加はできていませんが、投 稿というかたちで関わっていきたいと思いますの で、どうぞよろしくお願いします。●総会の準備 等、御苦労様です。持病の方の調子が良くなく、 単なる一人の購読会員で終わっていて、すみませ ん。持病の方に展望が持てましたら、以前のよう に若干のカンパもするようにいたします。[会誌 を見ての感想]表紙の写真は良いと思うが、具体 的な細かい番地まで掲載されていると訪れること ができる。会費の振込先なし。●とても意義深い 活動だと思います。会報を拝読して、いつも感心 しながら学ばせていただいています。●会報はい つも大切に読んでいます。会報を読むだけの会員 ですが、今後も会報を読んで理論を高めたいと思 います。●会費を納める以外、何も力になれませ ん。しかし志は皆様と共にあります。●ごくろう さまです。小さい会ですが、大事な会です。本年 もがんばりましょう!●今年も総会に出席させて いただきます。クルマ乱用社会を少しでも変えて ゆけるよう努力したいと思います。●さいきんは 積ん読の会報がたまったり、MLも(中々分量が ある故)未開封でたまっていたり……うまくこな せていませんねえ……会ヒも送るようにいたしま す。●何もできませんが会の発展を祈っておりま す。●いつも為になる情報をありがとうございま す。●いつも貴重な情報を頂きまして有難うござ います。●役員、世話人の皆様には大変お世話に なっております。●世話人の皆様、いつもお忙し い中おつかれ様です。●総会の御盛会を!!

世話人からのメッセージ

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28ページ「代表より」

清水真哉(事務局・再任) (東京都江東区在住)メッセージは29ページ「事務局より|

青木勝(会計・再任)

交通事故で大切な家族、友人が理不尽に奪われています。

飲酒していたり無免許では動かないクルマ、人 や物とぶつからないクルマ、生活道路では時速 30km以下の走行になるクルマ、ドライブレコー ダーの全車搭載。みんな、夢物語ではなく、す ぐに実現できるものです。

声をあげ、社会を変えていきたいと思います。 (大阪府大阪市在住)

佐藤清志(渉外・新任)

今年度よりこれまでの地域活動連絡係から世 話人に加えさせていただきました品川区の佐藤 清志です。

個人的には交通遺族の立場を通して、この会への何かのお役に立てればとの思いから参加させていただいておりますが、一方で所属している交通遺族団体の活動が今後、縮小(休止?)する見込みということなので、それを機に問い直す会の活動へのお手伝いに傾ける気持ちをこれまで以上に高めていきたいと考え、今回世話人に立候補させていただきました。

といいましても、「これまで以上」に何ができるかと言えば、これといっての考えが即あるわけではありませんが、私が受けた「交通事件による最愛の家族との別れ」「交通遺族」という経験を最大限に活かして、みなさまと活動を共にしていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い致します。 (東京都品川区在住)

林 裕之(会報・再任)

クルマ社会を問い直すこと、それは自らの生き方を問い直すこと。目先の利益や便利さ・快

適さを第一に追い求める生き方から、この世界 のあらゆる生きとし生けるものと共存し、未来 に生まれてくる子孫たちのことを思いやる生き 方へと転換していくこと。

悲惨な交通事故が相次いでいるにもかかわらず、クルマ中心のゆがんだ社会構造がますます強固に構築されている現在、私たちの会が果たすべき使命は重いと思います。微力ですが、今年も会報担当の世話人として活動させて頂くことになりました。よろしくお願いします。

(山口県萩市在住)

杉田久美子(会報発送・再任)

今年度の総会、小林成基氏の講演会、その後 の懇親会は充実感がありました。

昨年度足立礼子さんが中心になって、内閣府等に直接手渡しした「運転免許の基準についての意見書」を今年度は一般市民向けのパンフにすることができそうです。

小平市で「自転車スイスイ」の活動をされてきた渡辺さんは足腰が衰えて自転車に乗れなくなったらコミバス、コミタクが生活に必須で、これが高齢者のコミュニケーションにもいいんだなと話され、80代になってもたゆまぬ活動をされています。

また、新会員で初めて参加された三鷹市の稲 見さんはバス運転手のお立場で感じてこられた 道路やクルマの問題を発言して下さり、その熱 い気持ちと専門的、経験的知識が会に活力を与 えてくれそうです。

クルマ産業の本拠地とも言える愛知県で、行政とつながりをとりながらNPO活動をされている名古屋市の青山さんの活動は会運営の点で教えていただきたいことが多々ありそうです。

自転車の活動も活発になっています。今回の 講演者である小林成基氏は自転車活用推進研究 会の活動を通して、日本だけでなく、海外に何 度も旅行され、その事例を多く紹介して下さい ました。自転車の視点から、交通全体の問題に 広げたお話にも詳しく、今後さらなるご協力を いただきたいと思いました。「道はだれのもの? 札幌21」写真展を通して、自転車や歩行者の立 場で道路環境の危険や問題点を声に出していこ うと長く活動をされている札幌の秋山さんの発 言も、重みを感じるものでした。

昨年度、会が提出した「自転車総合対策通達に対する意見書」の世論への投げかけも含めて、今年度は自転車ワーキンググループの活動が活発になりそうです。自転車を街作り、地域交流に結びつけていく芽も戸田市で生まれています。

世話人の山口県萩市の林さんは会の目指すことと逆行することが地方では罷り通っていること、公共交通が衰退し、高校生の通学が歪められていること、教員のクルマ通勤を後押しするような方向に組合が働いている不合理を怒って話されました。職場で反対の声をあげるのは本当に勇気が要るのにすごいなと思いました。

勇気づけられた総会の直後に京都府亀岡市の 事故、続いて千葉県館山市、愛知県岡崎市の通 学路での暴走事故が起きました。本当に驚き、身 が硬直する思いでした。この会を立ち上げた杉 田聡氏と今井博之氏の共著である岩波ブックレット「クルマ社会と子ども」で指摘されていた ことがこの20年放置されてきたことに憤怒りを ことがこの20年放置されてきたとは情怒りを 会員全員が再度共有し、会の声を大きなものに と会員全員が再度共有し、会の声を大きなものに しなければとも思いました。現在、会のホーム ページで発足時から全部の会報が見られます。会 員数は半分近く減りましたが、クルマ問題に向 き合う真摯な会員達の思いが伝わってきます。今 回の相次いだ交通事件に対して会の緊急声明文 も掲載されると思います。

今年度は総会で元気をいただき、議論にはついて行けませんが、発送係+アルファーの世話 人として頑張りますので、よろしくお願いし ます。

会の広報のために会報などを複数部希望される方は遠慮なく、杉田までお申し出下さい。

(千葉県松戸市在住)

足立礼子(会報・再任)

総会のあった4月は、歩行者や通学中の児童の列にクルマが突っ込んで多数の死傷者を出す事件が相次ぎ、さらに高速バスの大事故までおきました。会の有志メーリングリストでは、このような無謀運転による事故が絶えない現状に対する怒りや悲しみとともに、通学路の走行規制、スピード抑制策、免許資格の強化、車体の安全対策など、あの策この策がとられていたら事故は起きなかったのに、という「たら・れば」の無念の意見が多数発信されました。当会で要望し続けていることに国の関係機関がもっと切り感と責任意識を持って取り組むなら、シと思います。

しかし、関係機関は今も自動車の利便におもねり、踏み込んだ対策にはおよび腰です(運転免許に関しては厳しくなるどころか、この4月から聴覚障害の合格基準を大幅に緩和しています)。マスコミも話題性のある大きな事故にしか目を向けず、日常空間で日々殺傷事件が繰り返されていることを異常とも感じない様子。毎年100万人近い人が死傷しているというのに、みな麻酔薬をかがされて眠ったよう……なんとも異様な社会です。

今年度も非力ながら世話人を継続させていた だきます。厳しいご意見も歓迎ですので、どう ぞご指導をよろしくお願いいたします。

(東京都三鷹市在住)

地域活動連絡係からのメッセージ

埼玉自転車市民の会 立ち上げに参加

高橋大一郎

これまで東京都小平市の「自転車スイスイ」が 毎年秋に開催する講演会に参加させて頂き、戸 田でもこんな事ができればイイなあ、地元でも 何かできる事はないか、というモヤモヤした思 いをずっと抱き続けていました。

戸田は荒川の水運と中山道の陸運の中継地として、伝統的に倉庫街の故、今はトラックが多い地域となっています。一方戸田は平坦な地形も手伝って、自転車がとてもよく活用されています。「トラックと自転車……」残念ながら両者が関わる事故が多いのが不名誉な特徴です。おそらく全国的にも自転車利用が多く、また残念ながら自転車に関わる事故も多い……にもかかわらず、自転車レーンが殆ど無い! これは何とかせねば、というモヤモヤした思いをずっと抱き続けていました。

ある日、いつもの様に通勤で戸田駅を通っていると、「脱原発」を呼びかける青年の声が耳に届きました。青年と意気投合して「では、取り取えず月に1度位のペースで自転車の勉強会をしよう!」という事になりました。その後ネットで調べ物をしていたら、「埼玉県南部一帯の自転車環境向上」を訴える文章が目に飛び込み、ホームページの主と会う事になりました。さあ、私に与えられた使命は、この2人の熱き青年を互いに出会わせる事だ!

……という事で無事、今年1月「埼玉自転車市民の会」第1回会合が開催されました。中学生・主婦・サラリーマン・市民活動家……集まって下さった方の、それぞれの強みを活かしていきたいです。当会からは井坂さん、清水さんという強力な助っ人がはるばる戸田まで来て下さいました。やはり「出会い」が大事だと思わされました。

大先輩である「自転車スイスイ」や、我々と 同じく生まれたての「みたか自転車推進の会」と 連携していきたいです。 (埼玉県戸田市在住)

二宮英治

地域活動連絡係の二宮と申します。連絡係としての出番は今の所ありませんが、「ここにもメンバーがいるぞ」という目印になれれば良いかと思います。

報道にも取り上げられている通り、最近は4月12日の京都・祇園での事件(あえて事件と呼びます)、4月23日の京都・亀岡での事件、4月29日の関越自動車道でのバス事件と、複数の死者が発生する自動車の交通事件が続けざまに起こりました。複数人が無くなる派手な交通事件にだけ注目するマスコミの姿勢は被害者をニュースのネタとしてしか見ていないようで不愉快ですが、交通事故に対する国民の関心がこれらの事件前よりもいくらかは高まっているとすれば、メディアの功罪の一面を示していると思います。

これまでも複数の死傷者が発生する事件はたびたび発生してきましたが、そのたびに警察や行政は場当たり的な対応だけで済ませ、やっぱりまた同じような事件が繰り返されるという愚行の循環を何十年も続けてきました。しかし最近の交通安全についての関心の高まりを機に、我々クルマ社会を問い直す会の存在をアピールすることができるのではないでしょうか。

事件の直接の犯人を逮捕して軽い罰を与えて 済ませ、欠陥のある道路や法律を整備した方々 は誰も責任を取らない。そんな姑息な方法では 世の中は何も変わりません。本当に交通事故を 無くしたいならば、交通安全運動を行ったり交 通マナーを普及すれば交通安全が実現するなど という考え方は空虚な妄想として捨てるべきで す。

交通事故を無くすためには社会全体のシステムや市民の意識を変革せねばならないのであって、だからこそ私ども「クルマ社会を問い直す会」は単に「クルマ」ではなく「クルマ社会」を問い直そうとしていると言えると考えています。 (愛媛県宇和島市在住)

渡辺 進

後期高齢者も80歳を過ぎて、もの忘れがひどくなり、地域市民運動に欠かせない自転車の操縦もバランスがとりにくくなったので、この係を降りたいと思ったのですが、地域のコミバス運動の発展を皆さんに報告し、これからの取り組みについて皆さんのお知恵を拝借することも少なくないことに気がつき、係を継続させていただくことにしました。よろしくお願いします。

ご挨拶代わりに、早速、地域のコミタク運行 状況と今後の課題をごく簡単に述べたいと思い ます。

私の住んでいる小平市の小川・栄町地域にコミタク(ジャンボタクシーを使った小型コミュニティバス)の試行運行が始まってからこの5月で丁度1年になりました。もう10年近く前、当時バスタイプのコミバスしかなかった状況の中で、市は比較的多くの利用者が見込まれた市の中央地域にコミバスを走らせました。その結果市の予想に反して、周辺部の公共交通不便地域から「私たちの地域にこそコミバスを」の声が強まり、2年にわたる請願署名運動(全地域で超2万筆)のもと市議会が全員賛成でこれらの請願を採択したのです。

市はこれを受けてコミバスをコミタクに切り替え、第1号を大沼地域に走らせました(2008年)。

小川・栄町地域のコミタクは第2号です。この車両には車イス自動乗降装置が内蔵され、この地域に多い身障者の関心を呼びました。また、この新車両は乗降口が広くて乗り降りしやすく、内装も明るく、何よりも、乗客同士の会話が弾み、中には感謝の気持ちを込めて運転手に話しかける人もいるほどです(運転規則違反かも?)。とにかく新車両の評判はよく、実際利用者数は徐々に増えています。

この2地域以外の地域にも「こちらにこそコミタクを」の声が纏まりつつあり、行政もそれぞれに前向きに対応しています。今まで、市は対象地域ごとに「○○地域のコミタクを考える会」を作って事業を推進してきたのですが、今年度は地域別の「考える会」を全市的な「コミタクを考える会」に編成替えしたのもその表れ

と思われます。

今年2月に開かれた住民運動団体「小川・栄町コミバスの会」の総会では、次のようにこれからの運動の方向が確認されました。

- ・この地域のコミタク事業の内容を更に充実さ せる。
- ・市内の他地域の公共交通とのネットワークを 実現させる。
- ・隣接する自治体の公共交通との接続~相互乗 り入れを図る。

このような次第でこの1年間小平のコミタク 問題の報告とご相談を中心に連絡係を務めさせ ていただきます。 (東京都小平市在住)

梅沢 博

活動が伴わず申し訳ないですが、今年も地域活動連絡係をお引き受けします。

正直なところ、このところ会報を読んでいて、 違和感を覚えることがあります。クルマの所有 者・運転者、あるいはクルマの存在自体を、敵 視するかような主張を見かけるからです。

会則第1条には「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」とあります。「糾弾」でも「否定」でもなく「変える」です。ヒトとクルマ、運転する者としない者との関係性を見直しながら、双方が納得できる着地点に向けて折り合いをつけていくことだと、自分なりに解釈しています。

クルマを所有する人、運転する人を敵視するようでは、多数派である彼ら(ぼくも今はそちらに含まれます)の共感を得て、社会を転換させていくことは困難です。会員数の伸び悩みの一因が、この点にあるとは考えられないでしょうか。

"一家に2台"の地域で生活しているぼくにとっては、彼らは顔なじみのご近所さんたちです。納得と共感を広げるための方策の必要性を痛感しています。 (茨城県つくばみらい市在住)

*小林和彦さんと木村孝子さんは投稿ページに 投稿があります。

*地域活動連絡係は全国に34名おられます。連絡先は本会報に同封の名簿をごらんください。

4月の総会冒頭における挨拶を持って、今号 の代表よりとさせていただきます。

昨年の総会は震災後1月という状況で開催され、私は震災と原発事故との関連で挨拶せざる を得ないと考え、そのような内容としました。今 年も状況は大して変わっていません。

私たちの国は今震災関連の課題として、震災からの復興と放射能汚染への対処を抱えており、また国全体の舵を切るべき課題として廃原発と財政立て直しを抱えております。

クルマ社会を問い直す私たちから見て、もっとも接点がわかりやすい震災からの復興について少し述べて挨拶とさせていただきます。

インターネット上で各市町村の復興計画を読むことができます。ある程度それらを眺めてみました。

私の関心は交通を計画の中でどのように扱っているかでした。残念ながら、新たな発想での交通についての記述はもちろん、交通計画を大いに重視しているという感じがする計画は、私が眺めた範囲では見つけられませんでした。

従来からのクルマの利用を前提に街作りを考えている計画がほとんどであるとの印象を持ちました。公共交通を位置づけ直し、街のレイアウトもそれに沿って考え直すというような話を見つけることはできませんでした。高台への移転の計画は考えられていますが、その移転先への交通について積極的に述べているものはない感じでした。

被災鉄道の復旧については述べられています。 路線バスについても一応触れられています。し かしバスサービスの充実については目につきま せんでした。

クルマを運転できない高校生や免許を持たない人の交通は改善される気配を感じることはできません。

高村薫がETV特集で語っていました。被災地では、震災前から存在した問題が改めて顕在化していると。まさにその通りと改めて思いました。

被災地はもともと人口減少基調にあります。産業基盤としては地元の資源に依拠した産業、すなわち漁業と農業と観光業が主体になるしかありません。今回鉄道がずたずたになったので観光の復旧には時間がかかります。また漁業は原発事故による海洋の放射能汚染の影響が今後より大きくなる恐れも抱えています。交通需要が元々分散している上にその回復が危うい状況下で、公共交通の採算性はいっそう悪化する可能性があります。

問い直す会としては被災地にどんな提案ができるでしょうか。

都市内交通・地域内交通に関しては、バスサービスの充実が一つの焦点だと思います。路線を増やす、便数を増やす、バスの乗り心地を改善するなどが一般的に想定できます。これについてはお金が問題になります。どこまで、またどのような形で公的に負担すべきでしょうか。私たちの会はこの点について積極的に提案できる状態になっていません。

都市間交通に関しては被災鉄道の復旧が焦点 だと思います。三陸鉄道については特例で復旧 費用の2分の1を国が、4分の1を県と沿線市 町村がそれぞれ負担することになり、鉄道事業 者の負担がほぼなくなって目途が立ちました。一 方IRの被災線についてはIR東日本が黒字企業と いうことで補助の要件を満たさず、自力復旧が 迫られており、元々赤字線であることもあり、ま た組織的にも三鉄のように個々の路線が独立し ているわけではなく、歩みが遅い印象がありま す。BRT化の話も出ている状態で、元にいつ戻 れるか目途が立っていません。IRの被災線と三 鉄とは、住民にとっては何ら変わりないので、IR にも三鉄同様補助を行うべきではないかという 感じを持つわけですが、私たちの会はこの点に ついて提案できる状態になっていません。

私たちは市民団体ですから公共交通への補助 の要求をきちんとすると言うことだけでよいと 言えばよいでしょう。しかし多くの方が納得で きる論理、できれば実務的な提案ができればそ れに越したことはありません。公共交通への補助のあり方について、今後問い直す会は理論武

装していかなくてはならないと思います。

事務局より

清水真哉

この四月は歩行者が犠牲となる交通犯罪が相継ぎましたが、4月23日京都府亀岡市で発生した事件は、京都市祇園での事件に劣らない悲惨なものでした。無免許で夜間の集団ドライブをしていた少年たちの無軌道ぶりは、保護者の責任をも問うべきものです。親達は我が子の無免許運転を知らなかったはずはなく、警察に通報するべきだったのです。また免許制度が空洞化しているこの実態は、免許証をIC化してエンジンキーとするといったハード面での対応を急がせるものです。

さらにこの事件で見逃せないことは、現場道路で時速40kmもの制限速度が設定されていることです。2006年9月に埼玉の川口市で、小鳩保育園の園児4人が亡くなり、計21人が死傷した交通犯罪以降、生活道路を時速30kmに制限しようとする動きは確実に広がっているはずですが、事件から5年以上も経ちながら、まだこのように通学の児童が通行する歩道もない道が抜け道となり、時速40kmもの速度で自動車が走行する実態が放置されているのです。悪質な犯人であるため、速度制限だけで事故が防げたという保証はありませんが、ガードレールもないのに、学校へ通う子供の横を自動車が時速40kmで走り抜けるという蛮行が許されていいはずがありません。

なにゆえこのように動きが鈍いのでしょうか。 それは制限速度を下げることに抵抗する無数の 沈黙したドライバーたちがいるからです。歩行 者の生命よりも、自分が少しでも速く移動する ことに価値を置く人間が多数おり、警察はそう した声なき声にも均等に耳を傾けているのです。 この事件ではまた、無免許運転が危険運転罪 にならないことの不当性が問われています。

危険運転罪は無免許運転に限らずその適用条件の厳しさが問題となっていますが、立法に関わる人たちをはじめ世の大抵の人はハンドルを握っており、その人たちには、たとえ事故で人を殺(あや)めることがあったからといって、そのために刑務所に20年も食らわされたら堪らないという思いがあるのでしょう。それゆえ、危険運転罪というものを設けざるを得ないとしても、その適用条件は厳密の上にも厳密にして、我が身に適用されることはないようにして欲しいとの願望を有しているのでしょう。

無免許運転が危険運転罪の「進行を制御する技能を有しない」という要件に該当しない理由付けには、運転者が相当程度実際に走行しているから運転技能を有しているのだという、運転ができれば免許など要らないと言わんばかりの、免許制度そのものを愚弄する馬鹿げた議論が、立法府や司法の場の責任ある立場の人間により公然と語られています。

私たちの問い直す会は、影なき敵と戦っている訳ではなく、抵抗勢力は厳然と存在しているのです。

今回の総会の参加者も前年程度の数ではありましたが、今年は初参加の若い人たちが、元気を出して活動に取り組もうとする意欲を見せてくれました。会の活動の盛り上がりを、皆さんも応援して下さるようお願いいたします。

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努める。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の判断を必要と 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。

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)。
- ●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(本会報に同封の名簿参照)まで。

会計より 青木 勝

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。2012年4月1日から2012年4月29日までの会費・寄付納入者は27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(同封の名簿参照)までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡係の制度について

- ●地方支部・・・・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・地域活動連絡係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。

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。

案内板

■東京ミーティング ご案内 ~ご参加ください~ 《7/28(土)、8/25(土)、9/22(土)》

時間 14:00~ 17:00 もしくは 13:00~ 16:00 確保できた会場によって時間が変わりま す。

場所 未定

※beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が決まり次第、メーリングリストで広報いたします。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」原稿募集のご案内 ■

- ●次号発行予定:2012年9月下旬
- ●原稿締切り:**7月31日(締切り厳守**でお願いします)
- ●送付先: **足立礼子**(本会報に同封の名簿参照)
- ●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、著作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