

クルマ社会を問い直す 第18号

1999年12月20日発行(年4回発行) 一部400円(送料含)
<http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk> (仮)

発行者:クルマ社会を問い直す会
事務局:〒234-0051 横浜市港南区日野9-1-9
高梨明 TEL/FAX 045-844-9944
編集人:三田直水・藤本真一
入力・校正:梅沢博・広辺真澄
郵便振替口座:00140-7-39161

どうして子どもや若者たちは、まるで死にいそぐように早々に逝ってしまうのでしょうか。

あるときは水の泡が消えさるようにあっけなく、

あるときは引きずるような悲鳴を残して逝く。

このことが現代社会の成り立ちと深くつながってあるところに、

身悶えしたいような辛さを感じます。

死者に与えた無残さは、生者の骨を噛むような自責の念によって、

いくらかでもあがなわれるものだと考えてみても、

もはや人々にはその良心と誠意が残されているのだろうか、

これは決して他者への批判としていうのではなく、

生命の尊厳という人間が人間であるところのたった一つの執りどころを

生活の中に生かしきれていない無能力者としての自分に向けて発した問いでもあるのです。

子どもたちの自死は他死であり、事故死は殺人であり、

下手人は子どもを除くすべての生者です

『いのちの小さな声を聴け』水上勉・灰谷健次郎著(新潮社 新潮文庫1990年)より

■ 総会の開催日が決定しました。ぜひご予約にお入れください ■

第6回総会 2000年4月15日(土)12時、東京にて

目次

東京・小平市に「循環バスを走らせる会」発足(渡辺進) 2	運輸省ほか省庁に要望申し入れ(足立礼子・塚本敬) 12
京都で自転車に乗る(松村泰雄)……………2	建設省と交渉(藤本真一)……………15
自動車と歩行者を分けても…(広辺真澄)……………3	札幌でシンポジウムを開催(種村康子)……………18
交通環境の改善策(伊藤晃)……………4	大阪でブックレット発刊記念フォーラムを開催(青木勝)19
「マリニピア神戸」でクルマ洪水(小松敏郎)……………5	第3回東北の集いを福島で開催(栗野宏)……………19
世界のデータから(上岡直見)……………6	道路公害反対全国交流集会に参加(足立・高橋)……………20
夜道(三田直水)……………7	全日本教職員組合を訪問(杉田聡)……………21
お願いふたつ(杉田聡)……………7	調査研究部門「交通平和プロジェクト」発足(齊藤基雄)21
「分離信号運動」の広がり(長谷智喜)……………8	会に関する報道と投書掲載……………22
「都電は東京を救う」シンポ&都電貸切ツアー(赤壁毅彦)10	秋の交通安全運動に提言を提出……………24
レインボー・パレードで街頭アピール(いまのまさし)11	書籍紹介……………26

東京・小平市に「循環バスを走らせる会」発足 渡辺 進

小平市は大きな自動車タイヤメーカーの工場がある一方、その西部には身体障害者の住む町があります。その市内を通る私鉄バスのルートの一つが、一昨年、経営赤字という理由でいきなり廃止されました。昨年も別のルートの廃止がありました。これに対して身体障害者やお年寄りの中から「市役所や病院に行くのに大へん不便になった。何とかして下さい。市内循環バスはできないか。」の声があがり、「小平に循環バスを走らせる会」が生まれました。

小平市のまわりの自治体の多くはすでにコミュニティーバス等を運行、または検討中です。しかし、この「会」設立の準備行動の中で小平市に尋ねたところ、市当局は「都市基盤整備として駅前広場や都市計画道路が整備されればバス会社も運行するでしょう」と、全く他人任せの姿勢でした。

今年初め「会」は「市内に循環バス・コミュニティーバスの運行の早期実現を」の署名活動を始め、2000名を超える署名を得て市議会議長に提出しました。その直後の市議会議員選挙では、全会派が、表現こそちがえ、ミニバスを走らせることを公約しました。これが土台となって、選挙後の市議会に「公共交通網整備特別委員会」が設置されました。その第1回委員会では、各委員から「どうやって循環バス・ミニバ

スを実現するか」の歴史的な委員会だ。基盤整備には関係なく、交通不便地域を活性化するというのだ。多くの市民からの要望を実現できるようにすべきだ。」との意見が出されました。

しかし市当局はこの問題に相変わらず消極的です。10月20日の市報（小平市 都市計画マスタープラン特集号）には、道路交通ネットワークとして「歩行者 優先の道路整備を行います」と謳いあげながら、前記のバス路線廃止傾向から目をそらし、「基盤整備に合わせたバス路線の充実をバス会社に要請していきます」と、市民の、特に交通弱者の、基本的権利を守り発展させるべき行政の責任が感じられない構想に終わっています。

「会」では今後市議会各党派と個別に意見交換の場を作っていくことにしていますが、この運動に刺激されてか、他の地域にも新しい動きが出てきています。これらの流れが合流し、他の関係深い運動（市電回復運動、鉄道法改正（規制緩和）反対運動など）とも手を結んで行けば、マイカー自粛〜クルマ規制運動もその実現に向かって一歩前進するものと期待されます。

（東京都小平市在住）

京都で自転車に乗る

松村 泰雄

この秋、姪の結婚式に出席するため京都に出かけることになった。土曜日の午後からの式と披露宴のため、当日の夜は時間的に市内はほとんど歩けない。しかし、せっかく京都に行くのでもあり、翌日の日曜日に少しは市内を歩こうということにした。妻が言うので、社寺仏閣巡りは今回は省いて市内の裏道を巡ろうと決めた。ただし、午後4時前の新幹線に乗るため、それほど時間がないので自転車を借りたい。しかし京都市内のガイドブックにはその関連は掲載がない。

そこで思い出したのが『クルマ社会を問い直す』17号の4ページの京都の記事だった。クリティカルマス関係の方のご好意で、自転車を2台確保できた。

土曜日の夜、約束どおりに自転車2台を拝借しホテルに持ち帰り保管、翌日は賀茂川沿いに遊歩道を上賀茂神社まで行き、帰路は狭い路地を行き当たりばつりに巡ってきた。その距離はほぼ15キロぐらいか。やはり自転車の軽快さが存分に発揮された。

京都は歴史のある街のため狭い路地も多く、路面電車の廃止もあって、近年はマイカーが増加して観光地には必須なバスやタクシーも走りにくくなっていると聞く。確かに四条や丸太町の大通りはクルマでびっしりと埋まり、歩道は歩道で歩行者がいっぱいでとても自転車では走れない。大通りにあふれたクルマが狭い路地を抜け道にして入ってくることもけっこう多く、地元では問題になっているらしい。またそれらのクルマには道路が狭いので歩行者が邪魔なのだろう、やたらにクラクションを鳴らす運転者が多かった。東京でも埼玉でもクラクションを鳴らす運転者は多いが、京都では明らかに頻繁に耳に突き刺さってきて、不快な気持ちにさせられた。

自転車についていえば、現在は四条通り、河原町通りの中心部は車道、歩道とも走行が禁止されている。歩道も人通りの多さに比べて狭く、自転車でそこを通るときは押して歩くようになっている。

そして自転車の交通規制のためか、その道路の周辺の

路地に放置自転車が目立った。四条から寺町通りを私たちは歩いて下ったが、もう大変な密度の駐輪だった。クリティカルマスのあるメンバーいわく、「京都は自転車の駐輪場はほとんどないのです」。

しかし、例えば四条通りをみるとクルマは片道2車線あり、その横に狭い歩道がついている。せめて、この車道部分を狭めてでも歩道の拡幅と自転車レーンと駐輪場の設置、加えていえばLRTの新設がこれからの京都には

ふさわしい気がしたが、これはクルマ嫌いの「たわ言」か。だが、そうなればそうますます裏道にクルマを追いやることになるのかもしれない。いずれにしても道路の面積に対するクルマの数があまにも過剰なのだろう。

最後にお世話になった自転車の借用代は、京都クリティカルマスの活動費として些少なものをカンパとしてお受け取りいただいた。

(埼玉県富士見市在住)

自動車と歩行者を分けても…

広辺真澄

私の住むつくば市には約2.5キロの歩行者専用道路が市の中心部に通っています。クルマが往復できるくらい幅が、歩行者と自転車専用になっています。ところがこの道路をバイクが疾走することがあるのです。ここはクルマが来ないと安心して歩いたり遊んでいる子ども達は、何が起こったのか分からないという顔で呆然としています。いつかは事故が起こるに違いないので、私は「ここでも悪い人がクルマでくるから、決して油断してはいけませんよ」と子どもに言い聞かせています。

多くは若者ですが、近道をするおじさんもいます。つくば市は公務員や大企業の研究所の社員などが多い街で、中心部は特にそのようです。子どもに関心を持つだけのゆとりのある家庭で育った若者が多いと思われます。もしこれが他の地域で同程度に人口が密集している所だったら、捻破りの若者の割合はもっと増えるのではないかと思います。

クルマは銃と一緒に、使い方を誤ると凶器になることを、もっと重く見るべきだと思います。モラルを失った人間の、携帯電話のながら運転や上記の違法侵入は、危

険を知った上の行為という点では、銃の乱射と同じだと思います。アメリカでは、正常な人が用いることを前提に銃の携帯が許されていますが、必ずしも正常な人だけが使うわけではなかったことを、近年の悲惨な乱射事件が物語っています。クルマも同じです。特に、ことクルマに関しては、庶民レベルまで「強い者は弱い者を守らねばならない」というモラルが崩壊していると感じています。

私が子どもの頃は、横断歩道に立っていれば、それだけでクルマが止まって渡らせてくれました(年齢がバレそうですが…)。このようなモラルが期待できない以上、十八番の技術力で強制的なシステム(携帯電話を使用したら、スピード違反の探知機のように自動的に登録されて免許になるとか、歩行者専用道路に入ろうとしたらゲートが降りるとか)を作るか、あるいは過失致死は無期懲役くらいの重罰でもしなければ、悲惨な事故はなくなるのではないかと思います。

(茨城県つくば市在住)

報告 ■ モーターショーに合わせて メーカーに質問状を提出

10月25日から開催されたモーターショーに合わせて、自動車メーカー13社に質問状を提出しました。それに対し、日野自動車と本田技研の2社から回答を得ました。質問状と回答文、それへの評価などについては、次号に掲載いたします。

報告 ■ 飲酒運転を減らすために 外食店に質問・要望書を提出

飲酒の機会が増える年末に向けて、大手外食店に対し、「出す側」の対処を求める質問・要望書を、クルマ問題関係とアルコール問題関係の市民団体6団体の連名で提出しました。提出先は26大手企業と2関係団体です。詳細は次号にてご報告いたします。

人のモラル・マナーに頼らない、車の守るべき義務・交通環境の改善策を上げさせていただきます。

1. 子どもの目線から、交差点の信号や交通標識が見えるか総点検し、設置換えをする。

2. 街なかでは車のスピードを人の生理にあったすぐ止まれる時速 30～40 キロ迄しか出ない構造とする。40 キロ迄のスピードで、重い荷物を運べ、移動でき充分に便利です。人が安心して歩ける街とする。(自動車専用道、高速道では、ゲートでスピード解除カードをもらい車の装置に挿入するなどして、100 キロ迄は制限解除できる装置を持った車に変える。)

3. 歩行者を守る為、1メートル位の高さの車の侵入できない着脱のできる1メートル間隔位の公園の入り口にあるような太い杭、ガードレールをつけた歩道のある街作りをする。道路舗装よりもガードレールの工事を優先する。歩道は公共財です。(前を見ず運転席横の伝票等を見て走っているトラックもあります。歩道に突っ込んでくる車もあります。) これからの街作りでは、歩道と車道をガードレール、杭などで区別し、歩行者と走行車が出会わないようにする。歩行者は、歩道だけで用が足せるようにする。決まった軌道を走る(電車、電気バスなど)公共交通を拡大する。

4. 広い道路の交差点では、青信号での横断歩行中の事故が多いことを考慮し、3 現示方式のスクランブル分離信号で車の侵入を阻止して(ガードレール様の頑丈な遮断機を降ろすことも含めて)、老人、子どもも安全に横断できるようにする。また、街中、交差点近くなどでは徐行せざるを得ないようなバンプ(かまぼこ形様道路構造)、ITS(知的交通基盤)利用で車を自動徐行させることも必要です。

5. 夜は殆ど見えません。ライトの暗い車は、走れず

止まってしまう装置、暗さに応じて減速される装置を付けた車にする。

6. 細い市街地の道路では、20メートル間隔位で左右交互に移動もできる花壇帯を設け、一方通行のジグザグ道路でスピードを抑制する(コミュニティ道路)。

7. 「私はバックしません、市街40km走行」、「高速80km走行」、「法定速度遵守車、お先にどうぞ」の精神の徹底と輸送車へのラベル添付。

8. 最高時速40km迄の車を販売、自動車税、強制賠償保険料を大幅に免除する。

世論へのアピール方法を以下のように考えられませんか。

1. 上記のことなどを箇条書きで、カンパをして、新聞などマスコミへの数行広告を掲載。

2. 上記のことなどを箇条書きで、人の目に触れる全国の主要道路、鉄道沿いに看板広告を出す(農地を少し借りるなどしてもよい)、または、人の集まる飲食店などにポスターを貼らせてもらう。

3. 何百万人にもなる交通事故遺族の方々と連携して、車優先の交通制度の改革と、人災としての交通事故の現状が憲法の人権の理念に違反することを世論に訴える。

私は、交通事故犠牲者、交通弱者の方々の無念さを人間の基本的人権の侵害であると確信しております。

日本の子孫のためにも、一刻の猶予も許されません。できることから、早急に着実に実行していければと思っています。

(愛知県名古屋市在住)

※長文のお便りを事務局あてにお送りいただきました。その中の提案部分を掲載させていただきました。(編集)

報告 ■ 函館警察署に要望書を提出

函館警察署(北海道)では、夜光反射材を普及させようと、ファッションショーまで開き、ある高校を「反射材モデル校」とさえしています。反射材が、夜間に外出する際にあるていどの効果をもつとはいえ、ここだけに問題を矮小化して、クルマ社会の問題、街づくりの問題に目が向いていないことを憂えます。そこで本会として、11月末に、函館在住の中里俊之さん原案の要望書を、函館警察署、北海道警察、警察庁と、北海道内のマスコミ各社に送付しました。要望書の内容は、98年3月に北海道議会へ提出した意見書(12号で紹介)を元にしてあります。

神戸市垂水区は元は漁村であり、私が小学校に上がる1970年代初頭まで全く自然の浜でした。小学生のころ漁港は近代的なコンクリートで固められたものに造り変えられましたが、一部だけ自然の砂浜が残されました。その淡路島を望む砂浜は、夏には海水浴場となり、私にとっては高校時代にコーラス部の打ち上げでギターを弾いたという思い出のある大切な浜でした。

それを神戸市が明石海峡大橋が見れる観光拠点にすべく埋め立てたのです。名目は漁業振興の事業ですが、実際には巨大な駐車場が用地のかなりの部分を占める、クルマで乗り付けるレジャー客相手の飲食、物品販売です。当初は橋の開通までに開業する予定でしたが、バブル景気の崩壊と大震災があり、テナントが集まらず開業は繰り延べられてきました。

このマリンピア神戸と神戸の中心街を結ぶ国道2号線は地形の関係で片道1車線づつしかなく、以前から慢性的に渋滞していました。クルマ公害がよりひどくなり、マリンピア神戸にクルマで来た客が古くからの垂水の商店街にまで来ることも国道を挟んで距離が離れ過ぎており期待できないので、住民の一部にマリンピアの開業に反対する声があったのですが、震災復興の錦の旗で押し切られてしまいました。

1999年10月にマリンピア神戸が全面開業すると、予想通り週末毎にクルマ洪水が垂水に押し寄せてきています。マリンピアの駐車場に入り切れないクルマで国道の渋滞は西は明石市、東は須磨区まで伸び、渋滞をさけて周辺の生活道路に侵入するクルマも目立つようになっています。

大橋が開通するまでは垂水地区のバスは比較的定時運行が守られていたのですが、バスがなかなか駅に着かな

かったり、駅から発車できなかったり、遅れが常態化するようになっていきます。垂水区は高度経済成長期に丘陵地帯で大規模な宅地開発が行なわれて、その第一世代がそろそろ足腰が弱ってくる年齢になってバスが大切な足となりつつあるので、これはゆゆしきことです。

この施設がいかにかクルマ依存型かを述べます。駅から遊歩道が設けられて一見公共交通対策が取られているように見えます。この遊歩道は自動二輪車の侵入を防ぐ柵を設置しているという点ではほめられるのですが、肝心の国道2号線を渡るところに物理的には何も新たに作られていません。昔からある横断歩道が使われています。派出所が目前にあって警察の管理の都合がいいのですが、道のりとしては若干迂回させられています。駅から駐車場の入り口までより駐車場の入り口から商業施設までの距離の方が長いくらい駐車場が巨大です。その収容能力約千五百台を誇る駐車場を持ちながら、さばき切れないのです。クルマが土地生産性の低い乗り物であることを示しています。

神戸市の旧市街地は公共交通機関が発達している街なので、市民はクルマを持っていても、あまり使いません。全国の大都市の中で東京に次いで公共交通の利用率の高い街です。クルマ交通の需要が少ないのです。マリンピア神戸は不要な需要を掘り起こしてしまったのです。

10月21日付け神戸新聞夕刊の記事によれば、警察は信号の操作で渋滞を何とかしようと試みているようですが、小手先の方法で問題が解決できるはずがありません。クルマで来て下さいと言わんばかりの施設を作った神戸市当局の不見識さこそが改められないといけないように思います。

(兵庫県神戸市在住)

会報発行のお知らせと投稿規定

- 次号発行予定：3月
- 原稿締め切り：2月20日
- 送付先：事務局（表紙参照）。E-mailの場合は藤本。
- 文書字数：原則として最大1200字
- ワープロで書かれた方はE-mailかFD（Win98・95・MS-DOS・Macintoshフォーマットの単純テキストファイル）でお送りいただけると助かります。
- ご投稿物は原則として返却いたしませんのでご了承ください。

●原稿には電話番号を明記してください。

●募集内容：

- ・文章（情報提供や活動報告・提案・意見など、クルマ社会に関すればなんでも）
- ・皆様の投稿が掲載された新聞・雑誌記事など
- ・Q&Aコーナーへの質問（今号はお休み）
- ・写真（簡単な解説付きをお願いいたします）
- ・イラスト・マンガ
- ・表紙に掲載する、文献からの引用文紹介案
- ・その他にもアイデアをご提案ください

途上国では、クルマがこれから急速に普及すると考えられているが、それは多くの人々が移動の自由を獲得することを意味しない。人類のうち自動車の恩恵に浴する人——自動車のマイナスの側面を無視したとしても——はごく一部である。

図1は、統計の制約から地球上の全人口は累計されていないが、1994年のデータで、人類のうちどのくらいの人々が、一人あたり何台の自動車(乗用車・貨物車合計)を保有しているかを示している。日本は、モータリゼーションが極限に達した米国には及ばないものの、いわゆる途上国の人々とかけ離れた台数の自動車を保有し、それだけ資源やエネルギーをたくさん占有していると言える。もし、左側の空白部分にクルマが広がって行ったらどうなるだろうか。資源とエネルギーの消費や、環境破壊を全く無視すれば別だが、まず物理的にありえないように思われる。

しかし自動車化した国の人々が、途上国の人々に向かって「あなた方はもう入れませんかからがまんして下さい」と言うのは身勝手である。これに対して、途上国の人々の移動の自由を増進する目的で、自転車、水路など、地域の技術で維持できる「中間的手段」を普及させようと活動している、IFTRD という国際的な NGO の活動が知られている。残念ながら、こうした動きに日本からの参画は乏しい。

図2は、アジア各都市の労働者(いわゆるホワイトカラー以外)の平均月収と、乗用車(1500cc 級セダン)の価格を比較したものである。これからアジアの三層構造がよくわかる。トップの日本と、「卒業国」と呼ばれる韓国・台湾などと、その他の国である。しかし乗用車は、通常

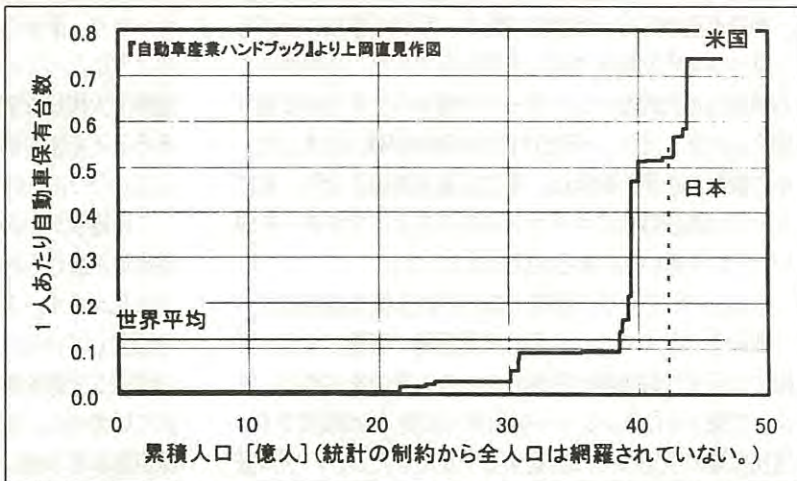


図1 一人あたり自動車保有台数の分布

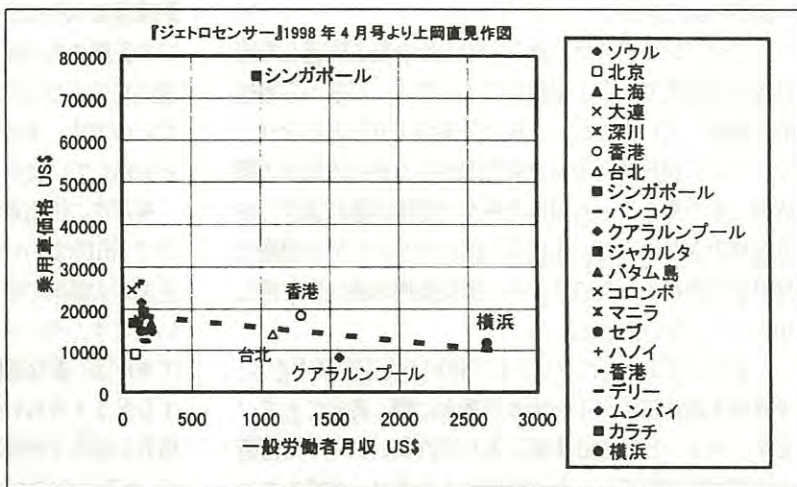


図2 アジア各都市の労働者の平均月収と乗用車(1500cc 級セダン)の価格比較

の商品と異なって、国民の購買力と関係なく、むしろ逆進的な価格を示す変な商品である。

経済が拡大するほどクルマが安く大量に供給され、制御が効かなくなり「正のフィードバック」が生じている。途上国の人々が、将来もモータリゼーションの利便を受ける可能性のないことが、この関係からも予想される。自動車は金属と石油の集積である。これらの資源は、国際的な市場で価格が決められるし、どの自動車メーカーも世界中に生産拠点を展開して製造している。従ってドル価格で比較すると、価格が国際的にあまり変わらない。ただし一点だけかけ離れたデータは、自動車の取得価格を政策的に高くして、クルマ抑制策をとっているシンガポールの数字である。(神奈川県横浜市在住)

今年の春、息子は憧れの高校に入学できた。なぜその高校を選んだのかというと、野球が強いからというのが彼の理由であった。事実その学校は、過去何度か甲子園に出場している。

野球部に入るつもり息子は、学校が始まるまで早速トレーニングを始めた。

毎日4キロ程度走った。夜道を走るときは、自転車で付き添ってやった。途中、信号の無い大きな道路をいくつも横断するのでかなり神経を使った。また暗い道で、突然無灯火の自転車がとびだして来たのには何度も肝を冷やした。暗い夜道を走るといのは、昼間より数倍の危険が待ちかまえているように思えた。

しかし私の心配は、それだけでは済まなかった。学校へは自転車で通うという。片道約10キロある。野球部の練習は、1年生は朝早く学校に着いて地ならしのトンボをかけ、夜は終わるのが9時、10時だという。学校までの道のりは国道部分が大半であるが、道幅が狭いうえに、途中歩道も無いところが何箇所もあり、あっても人が1

人歩くのがやっとという程度の歩道であったり、側溝に蓋がしてなかったりと、国道というにはあまりにもお粗末な人命軽視のひどい道なのである。疲れた体でこのような危険な道を自転車ですら走らせたくないで私は強く反対した。

その甲斐あって息子は車で行くことになったが、その時の会話の一部である。

私「自転車はあぶないよ。学生服は真っ黒だから、ライトが当たっても見えにくいし……」

息子「うーん、でも夏になったら白いカットシャツになるからだいじょうぶだよ」

私「学生服の時は、何かピカピカ光るものでも付けないとね……」

と、まるで反射材を奨励する交通安全推進者のようなことを言っている自分と、白いカットシャツならだいじょうぶだと言った息子の言葉に私は哀しみを覚えた。

(鳥取県鳥取市在住)

お願いふたつ

杉田聡

■その1

私は、モータリゼーションの進展、ことに近年日本で顕著な郊外型マーケットの林立のために、公共交通がいかに衰退し、一方、「交通貧困層」ことにお年寄りがいかに孤立し、窮地に陥っているかについて、早急に1冊出したいと念願しています。高齢化の傾向が年々つよまる今、子どもの問題にひきつついて、ぜひ取り組んでおかなければならないと感じています。

しかし私には、執筆にはもちろん、編集作業のためにさえ必要となる社会学的な素養がありません。そのため、お年寄りの状況を把握するための方法、フィールド選択、具体的手法の開拓等において、協力者がどうしても必要です。どなたか、お知恵をお貸しくださる方がおられたら、お声をおかけください。

■その2

ふつうの語り口ではなかなかクルマ問題に関心をもってもらえない人を念頭においた本もつくっています。次のような人・話を知っていたら、是非お教えてください。

・以前クルマに乗っていたのに、クルマ問題に気づいて以来クルマの運転をやめた人。

・クルマに乗っていた頃、クルマがあるおかげで、買物に行った際に買わなくても良いようなとんでもないもの(例えば徒歩や自転車ではもてないような大きいもの、重たいもの)を買ってしまったというような話(あるいは人)。

・クルマをやめる心構えについての、おもしろい表現(例えばブックレットに使った例に近い表現として、クルマはクマよりも怖い)、あるいはクルマをやめることを促すような感動的な表現・話、クルマに乗らない人の名言。

・クルマに乗らない人の、尋常ではない乗らない理由。

以上、北海道の帯広くんだりに住んでいて、ほとんど人脈のない私からのお願いです。末尾の住所あて、もしくは hqi00712@obihiro.ac.jp (電子メール) あてに、ご返事をよろしく願います。

(北海荘帯広市在住)

「分離信号」運動を行っております八王子在住の長谷と申します。歩行者に対する右左折事故の危険性が高い交差点で、歩行者を車から守るには「人と車の分離した信号運用をすべき」と、分離信号の提唱をいたしております。

運動の当初は、右左折事故の写真展を開催して署名運動を行い、その後分離信号裁判を経て今日に至っております。なおこの運動では、各方面の方々から温かいご支援を頂いてまいりました。特に本年7月30日には、会員の皆様をはじめ、生活思想社様のご協力を頂き「子どもの命をまもる・分離信号」（前号で紹介）を発売させていただきました。おかげさまで子どもの命をまもる分離信号の思想は、人命に関する車優先社会の問題として各マスメディアがお取り上げくださり、関係各方面に少なからず波紋を広げているところです。

私たち心ある国民の願いは、安全で平和に暮らせる人命優先、歩行者優先の社会でしょう。1日でも早く凄惨な車優先行政に終止符を打ちたいものです。ところで、まだ分離信号運動についてご存知でない方もおられると思いますので、改めて簡単にご説明させていただきます。

■歩行者優先、分離信号運動の発端

この運動の発端は、八王子市郊外で発生した「上川橋交差点左折蹂躞事故」からです。

7年前の平成4年11月11日の朝8時、私の長男、元喜(小5)は、通学途中の青信号の横断歩道で、無線に興じて左折してきた大型ダンプにひかれ幼い命を奪われました。青信号を渡る子どもに何の罪があるのでしょうか。事故状況をつぶさに調べてみると息子は交通ルールを守り、歩行者としてこれ以上

上は注意のしようがないという状況の中で殺害されていました。まさに、日頃の行政指導に裏切られるようにして血の海に沈んだのです。上川橋交差点は近くの採石場に入出入りする大型ダンプが、ひっきりなしに右左折を繰り返す危険交差点でした。過去には、近くの交差点でも同様の事故で、小2の女の子とお年寄りのご婦人が亡くなっていました。

上川橋交差点での悪夢のような事故以来、私は、どのような危険度の高い交差点でも人と車を混在させ青信号で交差を強いる交差点構造に、疑問をもちました。私の目には、一般交差点(非分離信号)が、いわゆる人命を的にしたロシアンルーレットの状況にあると見えていたからです。

■分離信号運動の進展とマスコミ報道

長男の命を奪われ交差点の危険性を身をもって知らされた私たち夫婦は、なんとしても今生きている子どもたちをこの事故の危険性から救いたいと思いました。この交差点構造に目をつむることは、確実に息子と同じ死を与えられる子どもたちが発生することを承知で知らぬ顔をすることだと思いました。これでは私も行政と同じになってしまいます。

とは言え、私たち夫婦がいくら交差点の危険性を知り合いの友人らに訴えてつづけてもその効果は知れたものです。そこで、この問題を、被害者の愚痴や被害者としての訴えとしてではなく、子どもの命が危険にさらされている社会問題としてマスメディアに見ていただけるよう努力いたしました。私はさっそく第三者の方が理解しやすいような内容で、写真展を開催したり、図表を作成したりして報道関係の方へ記事掲載のお取り上げをお願いいたしました。

最初は地元にある新聞社の支局をたずね記者の方にお会いして理解を求めました。もちろんお取り上げ頂けない場合もありましたが、結果的には要所要所のところで、7年もの長きに渡り各新聞社の担当記者の方がリレーで記事を掲載して下さいました。

記事の多くは多摩版ですが、記者の方々には皆大変好意的にこの運動を見守って下さり、平成10年8月、高裁の敗訴が確定するまでに新聞等で約40回、テレビ番組でも3回もの放映を行っていただきました。

さらに、本年7月30日、「子どもの命をまもる 分離信号」を出版してからは、新聞等で8回、テレビ放映5回、ラジオ生番組1回、の報道をしていただきました。特に最近では雑誌JAFメイト12月号で「書評」を掲載していただけたため、この問

書籍出版後の「分離信号」の報道

■平成11年 7月30日	子どもの命を守る「分離信号」出版
□平成11年 8月 9日	読賣新聞 分離信号導入して
□平成11年 8月11日	朝日新聞 命を守る分離信号を
□平成11年 8月13日	北海道新聞 卓上四季
□平成11年 9月 8日	聖教新聞 書評
□平成11年 9月 9日	公明新聞 書評
□平成11年10月 2日	アサヒタウンズ 書評
◆平成11年 8月 日	NHK 首都圏ニュース
◆平成11年 8月 日	テレビ東京 夕方いちばん
◆平成11年 9月10日	日本テレビ 特捜プロジェクト
◆平成11年 9月30日	テレビ東京 夕方いちばん
□平成11年10月26日	読賣新聞 事故防止に分離信号
□平成11年10月27日	朝日新聞 朝日出版情報
◆平成11年11月 5日	文化放送 生番・本気でどんどん
◆平成11年11月10日	日本テレビ ズームイン朝 今日のキーワード「分離信号」
□平成11年11月27日	JAFメイト分離信号記事掲載 評者：信州大学 守教授

題が車優先行政の社会問題としてさらにクローズアップしていった感があります。

さて、日常生活の中において個人がどのような良い考え、どのようなビックニュースをもっていたとしても当事者が発信しなければ、だれもそのことを知るすべはありませんし関心をもってはくれません。それは単なる個人の会話、出来事として終始いたします。

分離信号問題は、歩行者の命に拘わる人権問題ですが、私たち夫婦だけでいくら声を大にして叫んでも、交差点における歩行者の危険を容認する行政の築き上げた車優先社会の中ではほとんど受け入れられることはないでしょう。ここまで大きく問題提起できたのは、この問題を繰り返し報道して下さったマスメディアのおかげであることはいまでもありません。記事を書いて下さったところある記者の方々、分離信号問題の放映に情熱を燃やして下さったテレビスタッフの方々には、心から感謝の気持ちでいっぱいです。

ところで、このように長きに渡りマスメディアの方々がお取り上げくださった背景には、

- ・分離信号問題が個人ではなく社会問題の要素が含まれてい

たこと

- ・記者の方へ分かりやすい形で情報を提供できたこと
- ・極端になりがちな遺族の個人感情を抑え、社会に受け入れられやすい形に整えたこと
- ・地域の方々の支援があったため、個人の問題提起だけにとどまらなかったこと
- ・主張、提唱に変化が無く、機を見てくり返しくり返し発信しつづけたこと。

などがあると思いますが、一番大切なことは「正しいことを大きな声で、粘り強く繰り返し発信しつづける」ことだと思っております。

さて、長年かけて築き上げてきた危険な交差点の全てが、いまずぐに分離信号に変わることはないでしょうが、この分離信号問題は、次世代の方々に引き継いでいただく気持ちでがんばっていきたいと思います。これからも皆様方のご指導、ご鞭撻の程どうぞよろしくお願い申し上げます。

(東京都八王子市在住)

※分離信号についてその運動の発端からこれまでの経緯を、まとめていただきました(編集)

事故防止に「分離信号」

「分離信号で、
とくぬぎいながらも
消えませんでした」とい
う妻の言葉が、
かえりこ



歩行者横断時、全車両を停止

左折ランプにひかれ、歩行者を横断する全車両を停止させる分離信号が、東横線・八王子市山崎町の十字路交差点で、車用の信号がすべて赤になり、歩行者用の信号がすべて青になるという分離信号が、この交差点で導入される。

「あの交差点が、これまで歩行者が横断するたびに、全車両が停止する状態だった。歩行者が横断するたびに、全車両が停止する状態だった。歩行者が横断するたびに、全車両が停止する状態だった。」

交差点で長男亡くした両親が訴え

青信号の横断歩道で歩行者を横断する全車両が停止する分離信号が、東横線・八王子市山崎町の十字路交差点で導入される。この交差点で、長男を失った両親が訴えて、歩行者の横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。

「歩行者の横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。この交差点で、長男を失った両親が訴えて、歩行者の横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。」



交通システム見直そう

◆市民運動もスタート

歩行者横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。この交差点で、長男を失った両親が訴えて、歩行者の横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。

「歩行者横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。この交差点で、長男を失った両親が訴えて、歩行者の横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。」

「歩行者横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。この交差点で、長男を失った両親が訴えて、歩行者の横断時に全車両が停止する分離信号が導入される。」

温暖化防止京都会議から早や2年、「都電は東京を救う」も3回目になりました。交通事故や排ガス公害に加えて、地球温暖化という新たな問題も発生したとあっては、クルマ社会を問い直す必要性はますます高まっております、「クルマに頼らない都市」の装置として、公共交通の重要性はいよいよ増してきています。

さらに、高福祉社会実現のためには、車椅子利用者やお年寄りでもラクラク乗降可能な乗り物が必要であり、高架線や地下鉄の不便さが目立ってきています。地下鉄については、都市の財政悪化の原因の一つでもあります。

というわけで、路面電車です。現在、欧州の諸都市では、床が低くて乗降が楽な「低床式LRT」が都市交通の主力となっています。そこで今回の企画では、バリアフリーをテーマにしました。

企画はシンポジウムと都電乗車の2段構成として、シンポジウムでは「公共交通におけるバリアフリー」（もりすぐる氏）と、バリアフリー実現化のための技術開発について「低コスト・低床式LRTの開発構想」（赤壁）の2題、そして欧州のLRTを紹介したビデオ上映を行いました。

もり氏の講演では、バリアの種類（高低差、距離、制限時間、情報、制度、偏見）とバリアフリーの対象、鉄道における改善点と悪化した点などの話があり、バリアと聞くと、障害者や高齢者が直面する「物理的」障壁であるとの考えでは、認識不足だったと気付かされました（そう言えば、点字ブロックは「ここはホームの端ですよ」という情報を提供しているのですね）。もっとも物理的なバリアを除くことが、やはり基本のキであるとのことでした。

私の講演では、バリアフリー特性にすぐれている低床式LRTを中小都市でも新規導入できるように、低コスト化する構想を話しました。架線を張るコストを削るために、自動車用に開発が進んでいる燃料電池を車輻に積んだり、台車のバネ系を簡略化するために防振弾性車輪——ゴム層には自動車用空気入りタイヤを使用——など、自動車用技術を採用して量産効果による低コスト化の分け前にあずかろうという算段です。脱クルマも「相手の力を利用して」というわけですね（柔道の山下選手は私の大学の先輩です）。

質疑応答も活発に行なわれ、時間が足りないぐらいで



した。その過程で「21世紀都市交通国民会議」の田中氏から、「路面電車の発展をばむ

諸規制のうちのいくつかは根拠がないことがわかり、規制緩和の言質を小渕内閣からとりつけた」という、めでたいニュースもありました。

杉田正明さんが解説して下さったビデオ上映では、都市の活性化のために中心地からクルマを追放し歩行者に解放し、歩行者の移動性確保のために「水平エレベータ」「動く歩道」の役割りとしてLRTを歩行者天国に導入した「トランジットモール」が紹介されました。最新式電車の美しさ・クルマが来ない街の活気・利便性の高さには、会場からため息がもれました。シンポジウムが終わり、早稲田電停で電車を待っている間にも、参加者から「来年は都電でなく欧州視察！」と洋行の話が……。

電車の中では、参加団体の自己紹介・都電走行環境の解説が行なわれ、また、交流も行なわれました。電車は最新鋭のインバータ制御車、近代的で明るく窓の大きな車輻で、その大きな窓から「都電は東京を救う・クルマに頼らぬ街づくり」のメッセージを掲げました。低床式ではないものの、ホームを高くして（道路面からは、緩いスロープ）車椅子での利用を容易にしています。

走行環境も大部分が専用軌道（通常の鉄道に類似）であり、併用軌道でも電車専用レーンをガードレール等で物理的に確保、線路はコンクリート枕木と60kg/mの重軌条。滑らかな走りっぷりに、函館市電の愛用者はビックリ。さらに、すれ違う電車はどれも立ち客がいるほどで、しかも次々とやってくる盛況ぶり。路面電車は都市交通の主力たりうることを、その事実が証明していました。

企画の反省点もありますが、予想を上回る30名以上（奈良や函館からも）の参加者。カンパも多く集まり助かりました。ご参加の皆様にお礼申し上げます。

10月16、17日に東京・代々木公園で開催された「レインボー・パレード1999」に、クルマ社会を問いただす会の一員として参加しました。

レインボー・パレードは、1997年のCOP3に連動する形で始まった幅広い層によるエコロジーイベントです。メインステージでのシンポジウムやコンサートの他、毎年、様々な側面から地球環境保全に関わる団体・個人がブース展示やパフォーマンス、パレードに参加しています。

ぼくが参加したのは17日だけでしたが、問いただす会としては二日間に渡り、会場脇の歩道沿いに「道は誰のもの？・東京」路上写真展を開催しました。

場所柄から、立ち止まって熱心に写真を見る人も少なくなく、昨年と同じ場所で写真展を開いたので、憶えていて声をかけてくれる人も。また、写真パネルの横で座っているだけではもったいないので、手分けして「都電は東京を救う」のイベントへの参加を呼びかけるビラまきをしました。こちらも、ぼくの感触としては反応が良かったように思います。

17日のメインは、なんとと言っても、渋谷から原宿の街を練り歩くレインボー・パレードでした。

今年からは、パレード参加の仕方が厳密に決められ、事前に登録をして、どの先導車の列に入るか指定されることになりました。問いただす会は「Y2Kウワッシュ」のグループに編入されました。この運動は最近マスコミにもよく登場しますが、いわゆるコンピューターの2000年問題に関連して、危険性を排除できない原子力施設と核兵器の一時休止を求めるというユニークな主張をしています。

パレードの途中では、Y2Kのクルマの上に登ったスピーカーの女性がとても元気で、ラップのノリの楽しいパレードになりましたが、我々としても負けてはいられない(?)ので、極めて少人数ではありましたが、それぞれ横断幕を持ったり、スキューバダイビングの扮装をしたり(とてもウケてました。ただし主催者から海水パンツはダメと言われてしまい、急遽ズボンをはきました)、かぶりものをしたりして、クルマ優先社会の見直しを、沿道の人達に訴えかけて歩きました。

脱原発系の参加者の方々も、問いただす会で用意したプラカードを気楽に持ってくれ、わずかではありますが交



流がくれたと思います。

このように明るく楽しいレインボー・パレードではありましたが、いくつかの課題が残ったのも事実です。

ひとつは、CO2削減を叫んでいるパレードの脇を、クルマが我が物顔で走り抜け、違法駐車車両のためにパレードがまっすぐに進めない、というように現実の状況は、とても厳しいということです。本来パレードの安全確保を名目に出勤しているはずの警官隊は、狭い道路でパレードを止めてどんだんクルマを優先させて走らせていました。

渋谷近辺でデモに参加された経験のある方は御存じと思いますが、このあたりでは一般的には渋谷駅頭を通るコースが普通です。しかし、今回はその手前で狭い井の頭通りを抜けて駅を迂回するコース。これも、車両交通を優先させた結果ではないかという疑いを拭えません。

また、協賛・協力の筆頭にクルマメーカーがずらりと並んで、「エコ・カー」宣伝の場になっている観もあり、複雑な気持ちがあったのも事実です。

昨年之歌ですが、最後に一首。

温暖化防止訴うデモが行く車道の隅に押しやられつつ
(第29回上尾市短歌大会佳作)

*なお、レインボーパレードについてはインターネットのホームページに詳しい紹介や総括が掲載されています。

<http://www.rainbow.gr.jp/>

(埼玉県上尾市在住)

——第45回日本母親大会決議申し入れ行動——

10月14日、日本母親大会による中央省庁への申し入れ行動があり、クルマ問題については運輸省・建設省・環境庁と要望交渉を行ないました（本会からは世話人を含めて9名参加）。ここでは運輸省を中心にその概要をお伝えします。詳しいやり取りをお知りになりたい方は足立（裏表紙参照）までご連絡を。

■ 運輸省

運輸省側からは9名出席し、事前に出しておいた本会の要望書（右に示します）に沿って1時間20分ほど（予定は1時間）意見交換を行ないました。

■ 要望1・2（公共交通網の拡充、自動車中心の交通体系の見直し）に関して

地方のローカル鉄道が規制緩和によって次々廃止され、高齢者や通学者が不便を強いられている現状を訴え、バス事業も今後の規制緩和で多くの赤字路線が廃止される懸念があるが、規制緩和にあたっては国として最低限の交通網を守る補助制度や仕組みを考えるべきだと要望しました。また、自動車優先政策を根本的に見直し、高齢者も子どもも障害者も安心して移動できる交通体系作りを求めました。

これについて運輸政策局と自動車交通局の担当官は、公共交通の重要性はよく認識し、拡充に努めていると回答。しかしバス問題では財政的な基盤が伴っていない現状が示されました。

すなわち「バス事業者（民・公合わせて410数社）はどこも財政難で、赤字路線存続を無理強いはいできない。県庁所在地を通るある程度需要を見込める路線は、国が補助したいが、その他の市町村路線は、各自治体で運営してもらうことになる。その補助金は国の財源ではとても足りない（バス財源は今まで約100億だったのが徐々に減り、来年度は85億確保も難しい）ので、自治省の普通交付税からの財源確保を願い出ており、財源確保ができたうえで規制緩和をする。皆さんも、自治省や大蔵省へもぜひ要望してほしい」というものでした。路線廃止に際しては地元協議会でよく話し合い、各自治体で決め

てもらおう、との回答でしたが、厳しい現実が予想されました。

■ 要望3（車体構造を歩行者に安全なもの）に関して

歩行者の交通事故被害を減らすための具体策を求めました。

歩行者との衝突を防ぐ装置や酒気帯び検知機構の開発、走行中の携帯電話使用制御機構等については、「いずれも先進安全自動車開発で検討している」という回答（技術安全部）。また、ブルバー装備は「新たな開発車では規制している」、走行中のカーナビゲーションシステム作動制御も「新たな開発車では走行中に注視を要する画面の表示はしない」との答で、危険性を認めながらも緊急の改善策を講じる姿勢は見えませんでした（先進安全自動車はその機能が多くのクルマに搭載され、対応するインフラ整備が整わなければ意味をなさないという悠長な、しかも膨大な税金を使う計画で、その主眼は対歩行者よりクルマ自身の走行の安全性におかれています）。

加速性能を必要最小限にまで引き下げよ、という要望に対しても「登坂時にパワーが出ない。外国でも例がない」という説得力に乏しい返事で（これは2年前と同じ回答）、毎年子どもを含めた歩行者や自転車利用者が5千人以上もクルマによって命を落としている現実に対する責任意識が、欠如していると感じました。

■ 要望4（ディーゼル排ガス削減対策）に関して

回答（自動車交通局環境課・貨物課）は「環境庁の新長期規制も念頭に努力する。具体的な対策として、低公害トラックへの代替促進のため、事業者への助成や税制優遇措置をはかる。ほか、排出量規制、アイドリングストップやエコドライブの推進、共同輸配送など。貨物輸送の鉄道や船舶への転換（モーダルシフト）は建設省など関係省庁と連携して取り組む」、というものでした。

■ その他要望（駅の改善、クルマの発煙筒などの収納場所など）に関して

1999年10月14日
クルマ社会を問い直す会

クルマ優先社会の改善を求める要望書

私どもは、今日のクルマ社会において、特に子どもや高齢者、障害者をはじめとする社会的弱者が絶えず交通事故の危険にさらされ、死傷させられている現実をたいへん憂慮しています。また、多くの人々が排ガスによる健康被害を受けていることや、公共交通の著しい衰退により移動の自由を奪われていることも、深刻な問題ととらえています。これらは、憲法に保障された国民の基本的権利を脅かす問題です。このような現状は、自動車の持つリスク（加害性・公害性）に対する対応策が充分にとられないままに、人の移動も物流も自動車に依存する社会システムが押し進められてきたことに原因があると、私どもは考えます。

そうした観点から、今の運輸・交通行政を根本から見直し、かつ早急に具体的な改善策を図っていただきたく、次の点を要望いたします。

(要望項目)

1. 公共交通網を拡充してください。
2. 自動車中心の交通体系を見直してください。
3. 自動車の車体構造を歩行者に対して安全なものにしてください。
4. ディーゼル排ガス削減対策を推進してください。

(項目別要望内容)

1. 公共交通網を拡充してください。
 - ① 鉄道および路面電車を見なおす動きは世界的なものです。ヨーロッパ諸国では従来より鉄道・路面電車を大事にしてきましたが、近年はさらに強化しています。わが国においても、21世紀の高齢化社会を視野に入れ、公共交通網拡充に向けた政策転換をはかってください。各地の鉄道・路面電車の新設・拡充を推進すると同時に、充分な補助金を出してください。
 - ② 各地のバス事業は危機に瀕しています。バスが撤退したために、住民の足がなくなってしまう地域さえあります。バス事業に対しても補助金を増額し、運行を支援してください。バス事業を、公共交通網拡充の一環としてとらえて下さい。
 - ③ 乗合バス事業の規制緩和（バス事業参入・撤退の自由化）を内容とする法改正が予定されていますが、この規制緩和が実施されると、各地で赤字路線の廃止や縮小が起ることが懸念されています。バスは、通学生、高齢者などの自家用車を運転できない人々にとって欠かすことのできない交通機関です。バス事業の撤退により地域住民が大きな不利益を蒙ることのないよう、バス事業廃止の手続きには、住民参加による地元協議会の設置と、地元自治体の同意を条件とすることを求めます。
 - ④ 鉄道事業法改正案の成立により、鉄道事業の廃止が届出のみで行えることになりました。しかし、事業者が廃止を計画する路線であっても、地域住民が存続を願い、通学等の利用がある路線や貨物輸送を行っている路線などは、鉄道事業が継続できるよう、財政補助・支援を行なうことを求めます。
 - ⑤ バス専用レーンやトランジットモールの拡大、パークアンドライドやロードプライシングシステムの導入など、公共交通の利便性を高め、マイカーからの利用転換を図る方策を、さらに推進・支援してください。
2. 自動車交通中心の交通体系を見直してください。
 - ① 公共交通網が危機に瀕している最大の原因は、従来の運輸行政が自

自動車中心に偏ってきたことにあります。今日の自動車優先政策の範囲内で公共交通網の充実を図るのではなく、公共交通網の十全な発展のために、自動車交通は第二義的なものと位置づけてください。少なくとも公共交通網整備との調和を保った政策立案を行なってください。

② 自動車事故により命を奪われる歩行者（自転車利用中を含む、以下同）は、毎年5500人にのぼっています（厚生省統計による）。今日の自動車優先政策がおのずからはらむこの「人命軽視」の構造を見据え、自動車中心の交通体系を根本的に見直してください。

③ わが国における貨物車の比率は、ヨーロッパ諸国と比較しても異常な高さに達しています。物流をトラックに頼った結果、各地域で通学路から生活道路までトラックが入り込むため、生活環境は非常に悪化しています。物流をトラックに依存する今日のあり方を見直してください。この状況をさらに悪化させるような安易な許認可はしないでください。

④ 近年、車両規制が緩められたことなどにより、巨大な貨物自動車まで街中を走るようになっており、横断歩道や交差点での歩行者の危険がますます高まっています。安易な規制緩和は行わず、むしろ安全確保のために規制を強化し、大型車の走行場所は厳しく制限してください。

⑤ 本年6月に出された運輸技術審議会の「安全と環境に配慮した今後の自動車交通のあり方について」の答申は、多方面からの安全・環境対策を打ち出していて、成果が期待されますが、貨物トラックを含めた自動車の総量削減策や、対歩行者安全対策が希薄であるように思われます。交通事故削減には、自動車の総量規制および、自動車の持つ構造・システム上の危険性を充分認識したうえで速度・走行空間・利用等の規制が不可欠です。そうした点をさらに加味してより安全と環境に配慮した対策を打ち出してください。

3. 自動車の車体構造を歩行者に対して安全なものにしてください。

- ① 対歩行者事故を未然に防ぐ制御装置などの技術の開発・採用を推進してください。
- ② ブルパーのように衝突時に歩行者への危害を増大させる装飾品の装備を規制強化してください。また、ドアミラーなどの突起物の位置や構造を対歩行者の安全性から再考してください。
- ③ 運転中のカーナビゲーションシステムの利用を自動的に停止させる機構の搭載を義務付けてください。また、携帯電話についても同様の機構の開発を急ぎ、搭載を義務付けてください。
- ④ 運転者の酒気帯びを感知し、作動を自動停止させるような機構の技術開発を推進してください。
- ⑤ 自動車の加速性能を必要最小限まで引き下げ、必要以上の加速性能を持つ自動車の販売を規制してください。また、道路の速度規制に感応して自動的に違反速度を抑制する機構の搭載・整備を義務付けてください。
- ⑥ テレビ・新聞・雑誌などのクルマの広告で、過剰な速度感を感じさせたり危険を軽視したりする場面や、通常は違法となるような走行場面を使用しないよう、通産省と連携のうえ業界を指導してください。また、自動車の運転が重大な加害性を伴うことを、商品やカタログに警告表示させてください。

4. ディーゼル排ガス削減対策を推進してください。

- ① ディーゼル車排ガス削減のための技術対策を強力に推進し、ディーゼル排ガスの新長期規制の早期達成を実現させてください。
- ② 長距離貨物輸送の鉄道・船舶へのモーダルシフトをさらに推進してください。
- ③ 都市内の貨物輸送用トラックは、可能な限りディーゼル車からガソリン車あるいは圧縮天然ガス車等への転換を図るよう、業界への指導・支援を推進してください。

障害者や高齢者等のための駅の改善要望として、「エスカレーターは上り下り両方設置し、存在の表示を。JRのホームにイスを。トイレには洋式便器を。音声で買える券売機の設置を。駅改札やホームには安全確保のため駅員増員を」などを訴えました。これについては「駅の改善は障害者や事業者を交えて議論の場を持っており、努力する。駅改善の助成が平成10年度から出ている（10・11年度併せて50億円くらい）」という回答（運輸政策局地域計画課）でした。

また、高速道路での事故対処中にひかれて息子さんが亡くなられた方からの「車内の発煙筒の定位置改善や、三角停止版がトランクを開く操作で掲示できるような車体の改善への指導は、すぐにできるはず」という、数年前からの再三の要望内容に対し、回答は「事故情報を迅速に伝えるシステムを先進安全自動車で開発中」という間延びしたもので、要望3と同様に命の問題としての認識が希薄といわざるをえませんでした。

■ 環境庁

急遽参加することになったため、当会の要望書は準備



10月14日の運輸省交渉の様子



11月22日の建設省交渉の様子（右記事）

しませんでした。おもに排ガス削減対策について要望しました。回答は「ディーゼルトラックの代替は大型車では難しく、長距離輸送は鉄道等へのシフトができるが短距離はトラック依存もやむをえない。軽油の税率引き上げは業界の反発もあり、運送費にもはね返る。」と、打開への意欲に乏しいもので、「もっと指導性のある政策立案を」と要望しました。（以上、足立礼子）

■ 建設省

じん肺患者団体、吉野川河口堰反対のグループとともに交渉に臨みました。建設省としては「交通渋滞を緩和するために幹線道路を整備する。」「騒音対策として道路構造を変えるなどしている。」といった発言に終始しました。

「圏央道の建設に際して強制収用（土地収用はこの収用です）はせず、ルートも含めて住民とよく話しあってほしい」と要望しましたが、個別の問題にはいっさい解答がありませんでした。議論がかみ合わず不満の残る交渉でした。（塚本 敬）

11月22日、当会単独として（先の母親大会とは別に）、運輸省に要望申し入れを行いました。当会から11名参加。6名の担当官が約1時間、対応しました。

次頁に示す要望書に沿って進行。最初に全体の回答を受けました。1と2は私たちの要望に沿う政策の説明が主体でしたが、3と4については、私たちの意見と省の方針についての大きな相違が浮き彫りになりました。クルマ優先社会の中で被害に遭う人たちのことも考慮すべきだ・交通の利便性は平等に与えられるべきだという点を、最初に強調して、交渉に入りました。

以下、項目順に省と会のやりとりを記します（実際の交渉と前後しています）。当会・建設省を、「会:」と「省:」で記します。

■要望1について（道路環境課）

①省：3m以上の歩道は商店街や駅周辺等を重点に長期的に13万km整備を予定で、9年度までに3万7千kmを整備。2mの歩道は、全道路の1/4=26万kmについて整備予定で、9年度までに5割の13万km整備した。10年度からの新五ヶ年計画で、3m以上は1万4500kmを整備予定。道路幅が困難な場合には、流入を抑えるために住居地域でハンプやコミュニティ道路の設置などを行っている。

②省：個別の危険箇所は各地で毎年ヒアリングをしている。特定交通安全整備推進事業の中で歩道の設置も進めている。交通安全総点検（交通安全運動に道路管理者と交通管理者と住民と一緒に道路点検をする）でも要望を聞いて改善している。

③省：生活道路ではクランク・シケイン・ハンプなどを設けたコミュニティ道路を積極的に設けている。交通管理者と一方通行化などもしている。コミ道路は65年度から1200道路で実施している。

会：道を、ただ人が行き交うだけでなく障害者のリハビリや高齢者の交流のような、公園としての役割を持たせ快適なものにしてほしい。

省：バリアフリー施策とで段差や傾斜を改善したり、ポケットパークも含め交通安全施策の中で進めている。

④省：ハンプ・イメージハンプ・コミュニティ道路などの設置を推進したい。遮断機というのはどういうことか？

会：歩行者が横断するとき、自動車の前に降りるもの。ハンプや信号よりも確実に生身の歩行者の身体を守るといって提案している。

省：警察の管轄でもあり、協議の場で伝えてみる。ITS技術でも関連するもの=歩行者の存在表示なども検討している。

会：それはよくない。運転者が把握すべき情報が増える方向は、かえって危険。

⑤省：総点検は、昨秋までに760地区で実施し、2万6千人の協力を得、3万箇所の指摘を受けその半数に対策を講じた。引き続き取り組む。

会：総点検は、一回やった場所ではもうやらない、と自治体担当者が議会で答弁したがそういう指導があるのか。

省：ない。自治体の要望次第。指摘された箇所の対応を優先しているのかもしれない。

■要望2について（①同・②③道路経済調査室）

①省：コミュニティゾーンは、要望のように小学校を中心とした地区でも積極的に推進する。14年までに450地区に広げたい。

会：コミュニティゾーンの話が地元で具体的に出ない。どれぐらいのペースで進めているのか。実現方法・推進意思決定ルートは。

省：住民の合意があれば動けるが、自宅や店舗前で違法駐車がしにくくなり困るなどの反対意見もあり、まとめるのが難しい。道路管理課・道路維持課など、自治体を経由して建設省には話がある。

会：コミュニティゾーン設定に制限はあるか。

省：事業効果の判断は事業採択の条件。細かく言えば、数値基準もある。採択されると国の補助金が付く。

②省：都市交通の円滑化や、利便性や快適性向上のために、環状道路等の整備による交通利用拡大策やパークアンドライドなどの交通需要管理施策、公共交通との連携

等のためのマルチモーダル施策を組み合わせることで都市交通施策を推進中。10年度策定の5ヵ年計画でも公共交通機関利用拡大策を盛りこんでいる。バスレーン設置でのバス利便性向上や、トランジットモールなど、社会的な理解を求め本格的な実験も始めている。

会：バスのフレッシュアップ（補助政策）は、浜松や仙台など大きな道路を対象としているが、小さな街も対象にしてほしい。

省：小さい都市でも要望があればやるが、今あるものの利便性の改善が主体で、過疎地域の交通の問題はまた別で、運輸省と共に取り組む。

会：路面電車の補助は対象が厳しい。専用軌道にも広げてほしい。

省：効果なども考えて進めていく。

③省：交通需要管理施策は、新5ヵ年計画でも主要な施策として位置付けている。ロードプライシングは一般道路利用の公平性、課金の使い道、周辺道路への迂回交通問題などの課題も多く、社会的な必要性などを考え進めたい。パークアンドライドは指摘のような問題も確認しながら進めたい。

会：パーク&ライドやロードプライシングにより規制強化されることで街のスプロール化が進むことが考えられる。対策はあるか。

省：クルマが規制されてもバスや電車が便利になるなどの方向ならどうか。街によって事情が違うので、それぞれ都市計画と共に長期的視野からも考える。一律に同じことをやるわけではない。

■要望3について（道路経済調査室）

省：交通の諸問題解決のためには、体系的な道路整備が必要。補助道路への抜け道的なクルマ流入を排除するためにも、幹線道路の整備やバイパスの設置は必要。事業実施は環境影響についての評価に注意して進めていきたい。環境のためにもある程度のスピードで走れることが必要。

会：川崎公害裁判で国の責任も認められた。バイパスを作っても多少効果があるとしても、総量が増える問題は具体的にどう対処するのか。

省：NOxなどは交差点で主に出る。道路整備は大事。個別の都市ごとに問題を考えてみて計画を立てる。

会：需要がある限り道路を作り、総量規制もしないというのは無理ではないか。道路の建設を待っているのは渋滞も解決しない。道路建設により、かえって渋滞を生むという研究結果もある。一面的に見ないでほしい。

■要望4について（道路経済調査室）

省：クルマ社会の進展は国民の経済活動や産業活動に寄与し、生活水準向上に大きな役割を果たしている。交通需要が増えたのは、経済活動の活性化や免許人口の増加、購買量増大、ライフスタイルや価値観の変化などさまざまな要因によるもの。

道路整備進展により渋滞緩和等が潜在的な交通需要を引き出し、結果として交通量増大に関与してきた面は必ずしも否定できないが、道路整備が国民の移動のニーズに充分応えきれていないことを示すものであり、道路整備の必要性を否定するものではない。建設省としては道路ネットワークの形成の立ち遅れやそれに起因する交通集中などが渋滞の原因と考えている。交通円滑化のためには、体系的幹線道路やバイパス環状道路の整備は必要。また、交通需要マネジメントも必要。

クルマ社会の進展は人間社会の発展に大きく寄与するものであり、クルマ社会進展による環境、安全、渋滞などの現象に対処する施策を推進していきたい。

■交渉を終えて

交渉の回答では、国民のニーズに沿って…ということが強調されます。でもそれは作られたニーズでは。私たち側のニーズも、繰り返して強調することが必要だと思いました。

私たちの会の扱うテーマが多岐に渡るので、1時間はあっという間です。省としては要望事項を見てそれぞれの担当者が対応することになるので、話が具体的で細かいテーマになるほど、交渉しやすい面があります。一方で、クルマ優先社会を基本から覆してほしい、ということが当会の主張ですので、難しいところです。

省庁との交渉には今後も取り組む予定です。要望書作成や当日の交渉に参加されたい方は、どうぞ積極的に世話人までご連絡ください。

朝倉幹晴世話人は歩道的に絞った交渉を、別途建設省と行っています。そちらへご興味のある方もどうぞ。

1999年11月22日
クルマ社会を問い直す会

自動車交通優先政策の見直しを求める要望書

私どもは、今日のクルマ社会において、特に子どもや高齢者、障害者をはじめとする社会的弱者が絶えず交通事故の危険にさらされ、死傷させられている現実をたいへん憂慮しています。また、多くの人々が排ガスや騒音による健康被害を受けていることや、公共交通の著しい衰退により移動の自由を奪われていることも、深刻な問題ととらえています。これらは、憲法に保障された国民の基本的権利を脅かす問題です。このような現状は、自動車の持つリスク（加害性・被害性）に対する対応策が充分にとられないままに、人の移動も物流も自動車に依存する社会システムが押し進められてきたことに原因があると、私どもは考えます。

そうした観点から、今の道路・交通行政を根本から見直し、かつ、早急に具体的な改善策を図っていただきたく、次の点を要望いたします。

(要望項目)

1. 道路の歩行者安全対策を優先的に推進してください。
2. 歩行者・自転車・公共交通優先型の町作りを推進してください。
3. 大規模道路建設推進政策を見直してください。
4. 自動車交通の総量削減対策を推進してください。

(項目別要望内容)

1. 道路の歩行者安全対策を優先的に推進してください。

①「歩道設置必要延長」とみなす道路には、早急に歩道をつけてください。道路幅が困難な場合には、歩行者の安全を第一に考え、道路を一方通行にして歩道をつけることを検討してください。

②「歩道設置必要延長」と見なされない道路にも、危険な道路は無数にあります。幹線・準幹線級の道路の場合には、それらをあらたに「歩道設置必要延長」と認定してください。

③補助的・生活道路などの道路は、住民の生活と両立するよう一方通行化・袋小路化をはかる、花壇・樹木・ベンチなどを路上に置いて道を蛇行させるなど物理的にスピードを出せない構造にする、自動車の乗り入れを制限する、等の対策を、道路管理者としてとってください。

④対歩行者事故を防ぐ策として、生活道路や横断歩道付近へのハンプの設置を推進してください。交通量の多い交差点や事故の多い交差点には、自動車の侵入を物理的

に止める方策として、横断歩道の両脇に信号に合わせて昇降する遮断機の設置を検討してください。

⑤市民参加型の「交通安全総点検」事業をさらに推進してください。そのために、市民への広範な広報活動を積極的に行なってください。

2. 歩行者・自転車・公共交通優先型の街作りを推進してください。

① コミュニティーゾーンやコミュニティ道路の建設をさらに推進してください。ドイツ圏の『ゾーン30』のように、コミュニティゾーンは対象区域の条件の枠を広げて、小学校を中心とした小区域でも形成できるようにしてください。

② 公共交通の利便性を高め、利用者を増やす対策として、バス専用レーンの増設や、市街地におけるトランジットモールの設置を積極的に推進・支援してください。

③ 自家用車から公共交通への乗り換え誘導策として、パークアンドライドやロードプライシングの導入を推進・支援してください。パークアンドライドは、駐車場の建設が逆にそこまでの自動車利用を高めてしまうことのないよう、導入前の動向・導入による影響を十分に検討したうえで行なうよう、事業者に指導してください。

3. 大規模道路建設推進政策を見直してください。

高速道路・高規格道路の新たな建設は、自動車利用率をさらに高め、その結果交通事故をさらに増やし、また、自然環境を破壊し、排ガスによる大気汚染に拍車をかけます。また、道路建設の分担金は地元自治体の財政を圧迫しつつづけています。高速道路の6割が赤字の現状も踏まえ、新たな建設について根本的な見直しをしてください。

4. 自動車交通の総量削減対策を推進してください。

交通事故削減、大気汚染や騒音の緩和の観点からも、都市内における自動車交通の総量削減は急務の課題です。道路管理者として、都市部のクルマ乗り入れ規制、駐車規制、ロードプライシング等の総量削減対策推進を働きかけてください。交通の円滑化を目的とした道路の新設や整備については、それが自動車総量の増加をもたらしてきた過去の事実を踏まえ、慎重な検討を図ってください。また、総量削減について建設省としてどのような具体的ビジョン（削減目標やその達成目標年数）を持っているのか、お聞かせください。

シンポジウム「人はあたたかい社会をとり戻せるか」を11月6日札幌市で開催しました。参加者は脳外傷友の会の青年達も含めて41名。初めての参加者が約半数でした。

パネリストの相原わかばさんは「交通事故の被害者が事実を知らぬうちに加害者の処罰が決まる現行法が、被害者側の心身のきずを更に深めるので、捜査記録の開示が如何に重要であるか話されました。また損害保険額の自由化をめぐるのは、掛金を安くする方向で保険会社が競うのではなく、予防システムを充実させることで信頼度を高める方針がとれないものか（メーカーの責任・スピードの出るクルマを作る意図・行政罰の適応・ドライバーを教育する仕組み等）を提言されました。

塚田敏信氏は、——「今の社会は子どもが変わった」と言われるが、大人自身が経済効率に重きを置いて、街・古い建物・歴史的遺産を粗末にし先達の築いた生活文化を軽々しく扱った現れである。「あたたかい社会とは子どもがめざすことのできる大人社会を築くこと」である。クルマ優先で分断された街、冷たくなった人間関係では、他人と接せざるを得ない場が必要。子どもや若者が対面販売より黙って買い物する大型店を好むと思うのは大人の思いこみで、彼等は銭湯・市場・駄菓子屋に新鮮な魅力を感じている。教育の場を学校の枠だけでなく、彼等自身が一市民として大人と接し、街の中で人の生き様を知ることが大切。「大人が失敗に学ばず失ってきたものをどう補うか」——我々は問われている、と話されました。

また世話人から、交通事故と公共交通の資料を配布し、説明しました。

全員の話し合いでは、——①近年クローズアップしてきた脳外傷の発症の六・七割が交通事故によるもの。障害認定すら不十分でリハビリの方策ももたず、福祉の面も谷間に放置されている現行の制度の中で、どう活動をすすめるか。②今の社会では生活の基本もマナーも育てることに戸惑っているが、家庭・学校・地域の教育力をどう考えるかに対して、生活者として体験している大人

【右ページ関連】 ↓ 1999年10月10日読売新聞大阪市内版

交通事故から幼い命守れ

北区 フォーラムで意見活発に

全国で年間五百人以上の子
どもたちが犠牲になる交通事故
故。幼い命を守るにはどうす
ればいいのかをみんなで考え
よつと、フォーラム「クルマ
社会と子どもたち」（大阪交
通児童を励ます会など主催）
が、八日夜、北区同心一の大
阪市立社会福祉研修センター
で開かれた。約三十人が参加
講演のあと、活発に意見が交
わされた。

まず岩波ブックレット「
クルマ社会と子どもたち」を著
したクルマ社会を問い直す会
代表の杉田聡・帯広畜産大助
オランダで行われている先進
きた」などの声があった。

全国で年間五百人以上の子
どもたちが犠牲になる交通事
故。幼い命を守るにはどうす
ればいいのかをみんなで考え
よつと、フォーラム「クルマ
社会と子どもたち」（大阪交
通児童を励ます会など主催）
が、八日夜、北区同心一の大
阪市立社会福祉研修センター
で開かれた。約三十人が参加
講演のあと、活発に意見が交
わされた。

まず岩波ブックレット「
クルマ社会と子どもたち」を著
したクルマ社会を問い直す会
代表の杉田聡・帯広畜産大助
オランダで行われている先進
きた」などの声があった。

弱者の声 届け

が場に応じて伝える姿勢を持つべき。③公共交通は採算面だけでなく、その使命にもとづいたシステムが重要。④マイカー依存は子どもに教える方向がもてない——等、コーディネーターの早田氏の落ちついた口調で、せかさることなく話し合いができました。杉田代表が、生徒が荒れた学校の対策の一つにクルマ通勤の教師が校地外に駐車し登校時の生徒と歩いて生活を共にしたことは効果があった事例をひき、「大人が次世代に継承することは、同じ目線の中で培われる」としめくられました。

チラシを作った段階から「このテーマで人集めはむずかしい」とかいろいろ助言を頂いた企画でしたが、会員の山本博子さん（FMパーソナリティ）も担当番組の中でご紹介下さったり、1000枚のちらしが無駄なく配られた手応えに、「一人でも多くの方に異常なクルマ社会に関心をもって頂きたい」願いはほんのわずかでも歩みを進めたかなと思っています。

報告 大阪でブックレット発刊記念フォーラムを開催 青木 勝 (世話人)

10月8日に、クルマ社会を問い直す会と大阪交通遺児を励ます会の共催で、岩波ブックレット発刊記念フォーラムを開催しました。参加数は約30人ほどでした。当会の会員も多く参加して活発な意見交換をし

ました。

フォーラムの後も講演者を囲んで話はずきませんでした。関西でも継続的な取り組みつなぐればと考えています。(左ページの新聞記事でも紹介。)

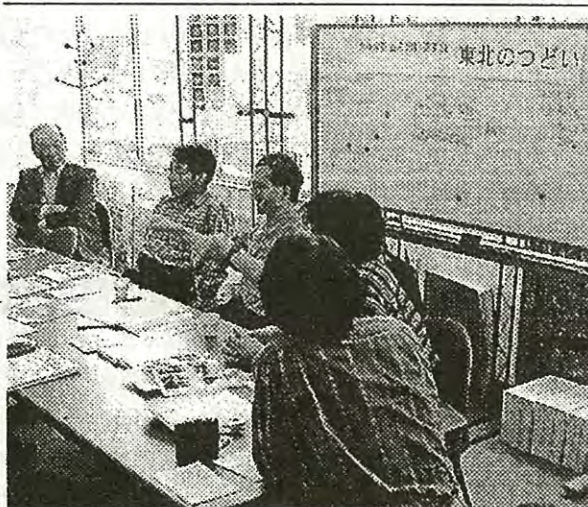
報告 第3回東北の集いを福島で開催 栗野 宏 (世話人)

今回は、新聞記事にて報告と代えさせていただきます。福島市内にお住まいの方が3人、「新聞を見て」参加されました。福島でも仲間の輪が広がるチャンスです。

次回も同じ場所で開催します。山形方面からの電車の時刻に合わせ、前回より開始を30分遅らせます。

■クルマ社会を問い直す会 東北の集い第4回
2000年2月19日(土) 14:30~17:00
会場：福島市平和通り 街なか情報広場「こらんしよ」
2階 福島市本町 4-4 (平和通り・パセオ 470 交差点南東側、植田新聞舗隣り) TEL:024-526-4652 JR福島駅下車徒歩約10分

↓1999年10月17日
毎日新聞福島版



車社会の問題点について活発な議論が交わされた「東北のつどい」

なったことを例に挙げ「福島は、ますます車優先になっている」との指摘もあった。

車に優し過ぎる街になっていませんか？

福島で討論集会開く

「クルマ社会を問い直す会東北のつどい」が16日、福島市本町の「街なか情報広場『こらんしよ』」で開かれ、「車の乱用が福島市の中心市街地衰退の原因では」などと活発な議論を交わした。同会は、車優先社会を見直そうと1995年に発足、現在、全国に30

0人の会員がいる。つどいには福島、宮城、山形の3県から、大学院生や会社員など9人が参加。福島市中心部での駐輪禁止条例や、2001年春に完成予定の「平和通り地下駐

車場」などが議題に上がった。他県からの参加者は、ただから街中に自転車が少ない

んだ」と話し、「自転車より車のほうが邪魔になるし、危ないはずなのに」と怒る人もいた。また、昨年まで実施されていた福島駅前通りの歩行者天国がなく

報告 道路公害反対全国交流集会（八王子）に参加 足立礼子・高橋るいの（世話人）

京都、名古屋に続いて今年は、圏央道反対で燃える東京は高尾のそば八王子にて、11月6～8日に開催されました。7日に開かれた全体会と分科会のようにすをお伝えします。

■全体会 ～寺西俊一・一橋大学大学院教授の記念講演を中心に～

はじめに基調報告として全国連絡会事務局長の標博重さんから道路行政の現状や今後の運動への課題が話され、次に各地の報告があり、圏央道の青梅IC～あきる野IC間の未買収地が強制土地収用されようとしていることが緊急の問題として提起され、反対運動への支援呼びかけがありました。

続いての記念講演で、講師の寺西俊一さんはまず、圏央道は270km全線開通しなければ目標に掲げる渋滞解消は解決しないのに20km開通に20年かかっている現実をあげ、全線開通のための財源確保は不可能だと指摘。また、最近建設省は欧米都市を例に環状道路必要論を広めているが、パリは東京よりもずっと小さく比較するには問題がある。ほかの都市もグリーンベルト構想により交通のスプロール化を防ぐなどの都市計画があつてのことであり、その欧米でも道路推進の姿勢を反省し始めていますと話されました。

さらに、高速道路を作れば作るほど渋滞がおき、国の負債が膨れ上がっていく現状を数字をあげて解説。もっとも人間的な交通は水平交通だとして、新型路面電車や自転車の推進を説きました。

ロンドンで自転車族が一斉走行し、「交通の邪魔だ」という警察に対して「われわれも交通だ」と抗議したという話や、『都市と高速道路』の著者クリス・マンホードによる「都市は自動車の通り道ではない。人間の生活と文化のためにあるのだ」という言葉の紹介に、大きな共感の拍手が沸きました。

■分科会 ～「住環境・まちづくり・公共交通」に参加して～

立命館大学教授の土居靖範さんと京都の建築家榎田さんが助言役を、京都で高速道路問題に関わる平尾さんが進行役を努め、約30名が集って話し合

ました（会員5名参加）。自己紹介では、まちづくりの方向性について悩む意見が多く出されました。

榎田さんは、三全総の定住圏構想の大元は60年代に西山卯三氏が提起した自治生活圏構想であり、それは日常生活がバス1～2駅ですむようにということ。まちとしては人口8～10万人のエリアを想定しており、きめこまかな交通網のネットワーク作りが必要、と助言。土居さんも武蔵野市のムーバスを例に公共交通の充実がまちづくりの基本だと述べ、交通政策課を作らせる必要性を説きました。

参加者からは、各地のパークアンドライドやコミュニティゾーンの状況、商店街の動きで実現した川崎市や豊中市などの町並み保存の例、また、川崎での公害裁判の和解条項による公害のないまちづくりプランなどが紹介されました。現在進行中の建設省による「都市計画マスタープラン」は住民参加が可能ですが、今後のまちづくりには住民の参加権の確立が必要であり、行政マンをまちに連れ出して問題を共有することも重要だ、等の助言もありました。本会の活動紹介も求められ、道路写真展や道路ウォッチングなどを通して地域の母親たちや行政と意識を共有していくことの意義も、理解を得られつつあると感じました。

最後は「2001年に発足予定の国土交通省は利権の巣になるおそれがあり、今の各地の運動がますます重要になっていく」、との土居さんの言葉を各人が胸に畳んで終了しました。

毎年、盛りだくさんの内容で勉強になります。来年も多くの方がご参加くださると良いと思います。

案内■ 写真展「道はだれのもの？・東京」

12月22日～27日、10:00～17:00に、東京都多摩市のベルブ永山ギャラリー（永山駅徒歩3分）にて開催します。その後、同じく多摩市で何回か開催予定。その後は未定ですので、どうぞ活用ご検討ください。フックさえあればすぐにセッティングできます。お近くの市民ギャラリーなどをご利用されてはいかがでしょうか。ご連絡は藤本（裏表紙参照）まで。

9月2日（木）、全日本教職員組合（全教）を訪問しました。山口光昭委員長、馬場雅史教育文化部長が、30分にわたって懇談下さいました。訪問には、古川さんと藤本さんが同行しました。

ブックレットを持参しましたが、両氏ともこれをすでに読んで下さっており、書かれていることはたいへん重要な視点である、と話されました。その上で、これだけクルマが普及している中でどう現実を変えるか、と問われました。

私は、これだけクルマが普及している状態ではたしかに現状改革はなかなか困難だが、せめて子どもが安心して登下校できるよう、学校周辺での自動車走行のあり方を考え直せないか、生活空間は完全に歩行者優先の空間にして子どもが遊べるようにしたい、「学校崩壊」などと言われるが、クルマの危険のために学校の行き帰りがつまらないものになっている現実と、教師のクルマ通勤のために学校外での生徒とのふれあいが

なくなっていることも大きな問題と思う、と話しました。

また古川さんが、人間が活着ているのは地域であり、子どもにとっては通学し遊ぶ学校単位の地域はかけがえがない、それを守る町づくりの提案を先生たちにやってほしい、また道は子どもが遊び、若者がパフォーマンスをし、お年寄りが会う場所だということを、影響力のある先生たちが伝えてほしい、と話しました。

山口委員長は、子どもの安全はそれぞれの運動をやっている人たちが支えていると感ずる、現状改善は難しいが人間あつてのクルマであり、自分たちも具体的な対策を提起していきたいと、馬場教育文化部長は、私たちも子どもたちが人間として大切にされる教育をどう作るかを考えている、「問い直す会」の問題提起は私たちの運動の方針と重なる部分がある、と答えられました。

報告 本会の調査・研究部門「交通平和プロジェクト」が発足 齊藤基雄（世話人）

会報16号（22頁〜）で発足の呼びかけをさせていただきました「交通安全研究ワーキング・グループ」（仮称）の初会合が、去る9月11日（土）に東京・神保町区民館にて開かれました。この日は「発足準備会」として、グループの正式名称や今年度の事業内容について話し合われました。その結果、グループの正式名称は、いささか建前風の「交通安全」という表現とは一味違った市民の手による施策づくりを目指す意味で「交通平和プロジェクト」となりました。そして、今年度の事業については、来年に政府（総務庁）が予定している「第7次交通安全基本計画」への意見聴取に備えて、意見書の作成と、これに必要な基礎知識の学習を中心に活動することが決まりました。

11月13日（土）、「交通平和プロジェクト」の第1回定例会が、明治大学リビティータワーにて開催されました。この日には、まず「第7次交通安全基本計画」に対する本会からのアピールを高める方法について話し合い、次に現行の「第6次交通安全基本計画」を題材にして、施策文の読み方や用語の定義、調査項目の発見方法など、意見書作成のためのブレーン・ス

トーミング（これから数回にわたって実施する予定で）をいたしました。

この会報が出る頃には第2回定例会が終わっているものと思われませんが、「交通平和プロジェクト」では、メンバーをいつでも募集しております。クルマ依存を前提とした交通安全施策に不満を持っている方、交通安全行政の現状について勉強したい方、交通事故防止に関する研究情報を交換・収集したい方には、特に参加をお薦めします。調査・研究にまでは関われないが、会合に出て意見を述べてみたい方も、ご出席を歓迎します。また、首都圏から遠隔地にお住まいの方や、日時の都合でご参加になれない方には、議事録と配布資料（前回・次回とも）をお送りし、各通信手段を用いて討論にご参加いただけるよう、工夫をいたしますので、参加ご希望の方は、会報16号の趣旨説明（22頁〜）をご覧になり、齊藤あて（裏表紙参照）にお問い合わせ下さい。

17号の以下の部分について
お詫びして訂正いたします
 ■P.13 右上囲い4行目「クルマ依存を増長させる交通事故」→「クルマ依存を増長させる交通事情」

↓1999年10月12日北海道新聞夕刊



JR東北線の貨物列車の運行を確保するため、国はJR貨物に助成すべきだ。市民組織「クルマ社会を問い直す会」(代表・杉田聡帯広畜産大教授)は先ごろ、こんな内容の要請書を運輸省に提出した。

この発端は、東北新幹線の盛岡―八戸間の二〇〇二年度開業だ。これに併せ、従来の東北線の同区間は岩手県などの

出資する第三セクター運営

JR貨物を応援

となるが、赤字必至でもある。

そのため、同県はJR貨物に年間の線路使用料として二十五億円を要求し、まともならなければ貨物列車の運行を拒否する、と決めた。

一方、JR貨物は発足以来、赤字経営。JR東日本に支払っている使用料は現在六億円。岩手県の要求は、おいそれとのめる額でない。

奥羽線う回の家も検討したが、単線区間などが多く、多数の貨物列車の運行はできないことが分り、交

渉もこう着状態になっている。

JR貨物の東北線利用は一日約五十本。北海道から首都圏を結ぶ列車が多く、タマネギ、ジャガイモ、乳製品などの年間輸送量は四百五十万トンにも達している。

もし岩手県とJR貨物の話し合いが不調に終わり、貨物列車の運行が取りやめになった場合、四百五十万トンの輸送がトラックや船舶に変わることになる。

要請書は、

トラックや船舶は非ガスで

環境を悪化させるうえ、とりわけトラックは交通事故や渋滞を激化させる、と危ぶる。

車優先の社会を見直そうと、さまざまな提言を行っている同会にとって、貨物列車の運行停止は見逃せない事態というわけだ。

交通事故から環境問題、そして鉄道の在り方へと多岐にわたる展開に、杉田代表は「問題の本質は、公共交通を国がどう守るか」と指摘する。

●この記事には、JR貨物北海道支社長と同労働組合帯広支部長から、鉄道輸送を守る使命の重要性をあらためて実感し、たいへん勇気づけられた、という電話がありました。

↓1999年1月14日北海道新聞

新聞

1999年(平成11年)1月14日(木曜日)

16版 天気 読者の声 (6)

「交通死減少」に
気を緩めないで

教員 前田 敏章

(札幌市西区・49歳)

一九九八年の道内での交通事故死者数が、過去十年の最少ペースという報道がありました。果たして、交通事故は沈黙化に向かっているのでしょうか。発件数はここ二十年來増え続けているはず。九八年の減は、不況による輸送車両の減少が要因と言われるように、車の走行距離に比例して事故が頻発している実態に大きな変化はないと思います。

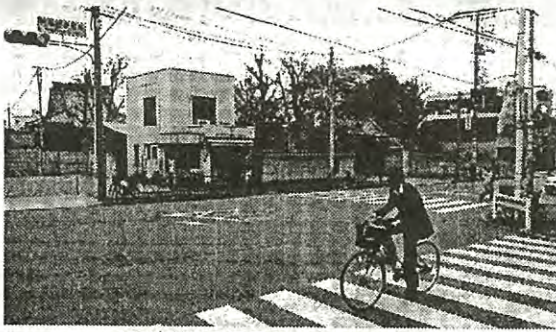
「対前年比減」で事態の深刻さを見失ってはなりません。心掛けの安全運動から、「歩車分離」など交通環境の抜本的改善に今こそ手をつけるべきです。

交通事故死者数が、車単独や車対車の事故と、歩行者、自転車利用者が被る事故との区別なしに扱われることも問題です。後者は強大なクルマによる弱者への一方的な人権侵害であり、重大な後遺障害が多い。社会で考えなくてはなりません。社会で保護すべき子どもたちや、お年寄りが日常的に死傷させられているのに、抜本対策がお座なりになっている社会は異常です。私の長女は三年前、当時高校二年で下校途中、前方不注意の車にひかれ死亡しました。娘の犠牲が真に生かされ、安全な社会となることを願ってもみません。

読者の声



「待ち時間」長くなるが……



横断歩道の信号が一斉に青になり、車用の信号はすべて赤になる分離信号の交差点（東京・八王子市で）

徐々に進む導入

埼玉では41か所

「分離信号」は、全く普及していないわけではない。その代表例は歩行者が斜めにも横断できるスクランブル交差点だ。

一般的な信号は、車両用が青になると同方向の歩行者用信号も連動して青になり、右左折の車両が人と交錯する場面が生じる。これに対して分離信号は、歩行者信号が青の時は、車両用信号はすべて赤で、人と車の交錯をなくするというもの。安全性が高まる

反面、信号の待ち時間は車両歩行者とも長くなる。警察庁によると、スクランブル交差点以外は、分離信号という特別な施設はなく、あくまで信号の点滅をどう運用するかという問題だといえる。だから「全国で何か所あるか把握していない。運用については、各地域でその道路の事情を判断して行っている」といっている。

分離信号にするかどうかは、都道府県の警察の判断に

「車の流れ、かえてスムーズ」

なるが、分離信号を増やさないという方針はない。ただし、分離式にすることでかえって交通の流れを妨げ、事故を誘発しかねない場所もあり、安全も含め総合的な視点から判断している（警視庁）な、慎重なところが多い。

それでも、事故防止の観点から分離信号を取り入れる交差点が、各地で少しずつ増えている。埼玉県警では数年前から、徐々に分離信号を増やしてきた。「歩行者の死亡事故の有効な対策」が理由だ。

昨年9月には県内10か所の交差点を一気に分離信号化、スクランブル交差点も含めて

県内41か所の交差点が分離信号となった。

このうち同県北川辺町の十字路交差点は、地元住民の要望が実現した例。通学時間帯に約2500人の中高生が利用しており、右左折の車に巻き込まれそうになり、ひやっとすることもあったという。

分離式になったのを機に、小学生的の通学路にもなった。

同県警では、「待ち時間が長くなっても、右左折が歩行者に遮られなくなり、車の流れはかえてスムーズになっている」と、「分離」の効果を説明する。

歩行者の安全を優先する交通実現の提言を続ける「クルマ社会を問い直す会」の代表、杉田聡・帯広畜産大教授は「横断歩道での事故が何回

ステッカー案を選んでください

小型ステッカーの作成が遅くなってすみません。今回同封するという予定で取り組んできました。お約束は果たせませんでした。次回には確実にできる予定ですので、ご容赦願います。

図版の案が決まり（帯広市法岡健一氏の案）、イラストレーターの高信直通さん（世話人）に図案化をお願いしています。以下に、法岡案を元にした3点の実物大の図案（高信氏作成）を示しますので、会員の皆様に1点を選んでいただきたいと思います。杉田あて（住所は最終ページ）にご意見ください。〆切りは2000年1月15日（土）です。

↓ 図案1



↓ 図案2



↓ 図案3



も繰り返して起きていくということは、道路や交差点の安全性自体に問題があるということだ。人間の注意力や良心に頼り過ぎた現在の交通システムを抜本的に見直す時期にきている」と話している。

↑ 1999年10月26日読売新聞 (P.3の記事と見開きで掲載)

報告 秋の交通安全運動に提言を提出

今年も秋の全国交通安全運動に合わせ、9月20日に、主催団体29団体へ提言書を提出しました。今回の本文は、藤本・種村を中心に制作しました。

交通安全運動への提言 「1999年秋の全国交通安全運動」に向けて

総務庁 交通対策本部 御中
秋の全国交通安全運動 主催各団体 御中

高齢者・歩行者への指導・教育中心ではなく、 安全な道と公共交通の整備を

「クルマ社会を問い直す会」は、交通人身事故によって膨大な被害がもたらされていること、中でも弱者（歩行者）の一方的被害が小さくないことを、きわめて重大なことで捉えています。最近では、コミュニティゾーンの拡充など、一部に効果的な施策もあります。しかし一方で交通事故は増え続けています。事故の減少を願い、秋の交通安全運動の機会に提言をさせていただきます。

これまでの交通安全運動の効果は疑問です

交通安全運動は、スクールゾーンの設定などによる学童の事故防止など一定の成果を上げました。しかし近年では、交通事故件数と負傷者数は増加し続けています。また、30日以内死者数は依然1万人を大きく上回っています。このことから、運動と交通事故対策の主眼を転換する必要性に迫られていると、私たちは考えます。

クルマは危険な乗り物であることを直視し、歩車分離を大原則にして下さい

自動車は一瞬の接触で人命を奪う力があります。にもかかわらず、それが歩行者と同一の空間を走っているのが現状です。この事実の是非が、まず問われるべきです。

人と自動車の混在を許す現在の政策（歩車混在）から、人と自動車を基本的に分離する政策（歩車分離）へと、交通政策を緊急に転換させることが必要であると私たちは考えます。

モラルや注意力に頼ることに限界があります

交通事故の大半が、法令違反と判断されていますが、人間の注意力に頼ることに限界をまず認識する必要があります。信号や横断歩道は重要ですが、人間の注意力だけに頼る以上、それは安全施設としては不十分なものです。

仮に運転者の慢心や不注意が生じて、歩行者を巻きこむ最悪の事態を避けることができるように、道路と自動車の構造を変える必要があると、私たちは考えます。

実効性の高い事故対策へ転換して下さい

年間約80万件の事故が起き、毎日、多数の交通事故被害者が出ている状況を鑑みれば、緊急に実効性の高い対策をとっていただきたいと考えます。

以下、具体的な要望を述べさせていただきます。貴省庁・貴団体だけでは実現の難しい項目もあろうかと存じますが、人命重視の視点で、主催団体の皆様が連携して取り組まれることを要望します。なお、本年春にも提言を提出していますので、合わせて参考にしていただければ幸いです。

クルマ社会を問い直す

■重点要望1 高齢者など弱者に合わせ、安全な歩道や公共交通などの環境づくりを早急に推進してください

高齢者事故への対策として、高齢者自身への教育に重点が置かれています。事故死者数の変化だけを見ると、急激に高齢者の事故死者が増加しているように見えますが、各年齢層人口あたりの交通事故死者数についての推移（資料図1）を見ると、交通事故で死亡する確率は大きくは変化しておらず、高齢者の事故死者は古くから高い水準となっています。このことから、高齢者の体力や知覚力などでは、もともとクルマ社会に対応できるものではないと考えられます。高齢者の増加で、今までの対策の遅れが鮮明になってきたのではないのでしょうか。

夜光反射材など被害者側に対処・注意を無理に求めるのではなく、どんな高齢者も事故に遭わずに済むように、何よりも物理的対策を施し、歩行者が自動車に出会わなくても済むような道を、早急に整備してください。そして、高齢者が歩いて健康を保ち、危険なクルマを自ら運転せずとも快適に過ごせるように、歩行環境や公共交通を充実させてください。その改善は、子どもや障害者など弱者にとっても、もちろんその他の人にとっても望まれるものです。

交通安全運動を、そのための調査や意見募集の機会にしてください。

■重点要望2 若者への免許交付と教習所運転者教育を、実状に合わせた厳しいものにして下さい

年齢層ごとに、死亡者中の交通事故死者（自動車運転中）の割合を見る（図2）と、高齢者ではなく免許とりたての若者が圧倒的に多くなっています。また、事故で死亡する歩行者と、自動車運転中の第一当事者を、それぞれ年齢層別に比較する（図3）と、若者が運転する自動車の事故で、高齢歩行者が多く死亡させられている、という関係が読み取れます。

ここでは、免許が容易に取得できることの問題が大きく現れていると考えられます。

若者自身が加害者にならないように、そして事故で自らを傷つけないで済むように、免許交付の見直しをしてください。また、高校などの教育現場での運転者教育は、若年のクルマ利用者をより増やすことにつながりますので、見直してください。しかも運転者教育は、アメリカでの経験からみても、実効性に疑問があります。

交通安全運動を、自動車の運転には重大な責任が伴うことを強くアピールし、基本的にはできるだけ運転をしないことを呼びかける機会としてください。

■具体的要望項目

以下に要望を述べます。交通安全運動を、これらに関する調査・検討・実施の機会にしてください。

●歩車分離

幅員が小さく交通量の少ない道路は、花壇・樹木・杭・ベンチなどを路上に置いて道を蛇行させるなど、自動車がスピードを出せない構造にし、袋小路化することなどで交通量をさらに減らして下さい。また、そうした道路を面に広げ、面全体を、「時速30キロ」地帯と指定して下さい。

幅員が小さく交通量の大きな道路については、一方通行化することにより、歩道・自転車道を十分に確保し、子どもやお年寄りが安心して歩けるようにして下さい。

幅員・交通量ともに大きな道路については、十分に広い歩道・自転車道を設置して、人と自動車が接触する可能性を極力減らして下さい。

●横断歩道の安全化

自動車側から見て横断歩道の手前ハンプを設けて下さい。または、横断歩道をハンプの上に設けて普通の歩道と同じ高さにして下さい。それが困難な場所では、青信号とともに横断歩道の両側(車両の手前)に遮断機が降りるようにして下さい。

当面それらが難しい横断歩道では、信号を、人と自動車の流れを完全に分ける分離信号にして下さい。

●通行規制化

学校周辺や通学路など、子どもが事故に遭う可能性が高い場所では、登下校時を中心に、自動車の通行規制をして下さい。

●速度制限

自動車の加速性能を、必要十分な程度に引き下げてください。また、道路の最高制限速度を引き下げ、規制を強化してください。また、速度規制に感応し、自動的に違法速度が出せないような機構を、今後搭載・整備することを法律化してください。

●危険物アクセサリの規制強化

ブルバー(カンガルバー)・ドアミラーなど、衝突時の加害性を大きくする装飾品や構造を規制強化してください。

●運転中の携帯電話事故への物理的対策

携帯電話使用中の事故が頻発しているので、自動車を運転しながらの通話ができないような機構を電話機と自動車に内蔵するなど、システム面で対策をとってください。また、カーナビゲーションシステムなどについては、運転者が走行中には操作できないような対策をとってください。

●飲酒運転による事故の予防

酒気帯び・酒酔い運転による事故が頻発しているので、酒気を感じし動作を制限する機構を、自動車に採用してください。また、飲食店で運転者に対して酒類販売をしないように指導してください。

●自動車の歩行者保護技術の採用推進

自動車の構造や付加装置・制御装置など、メーカーが持つ歩行者保護技術を、立法化などで採用を強く推進してください。

●免許・法律運用・運転者教育

教習内容と試験項目を歩行者優先および事故防止の観点で強化・見直ししてください。運転時に使用する道は、子どもや高齢者も日常的に使用する空間であること、したがってクルマを運転することは重大な責任を伴う行動であることを、免許教習・運転者教育の一環として優先的に教授するようにして下さい。また、更新手続きを試験制にし、違反者・加害者への行政処分・刑事処分の強化や、交通事故犯の非処罰化方針の見直しを行ってください。さらに、事故の情報公開を、事故被害者とその家族が納得できる程度まで推進してください。

●誘導策

バス専用レーン制定・パークアンドライド・料金方式の変更など、公共交通の利便性を向上させてください。また、可住面積あたりの自動車利用量が充分小さくなるような規制などの抑制策の実施や、交通需要管理など、総合的政策を実施してください。また、保険料

や税金などを、加害性の高い車種や遊戯用車などで高額にするなどの誘導策を実施してください。

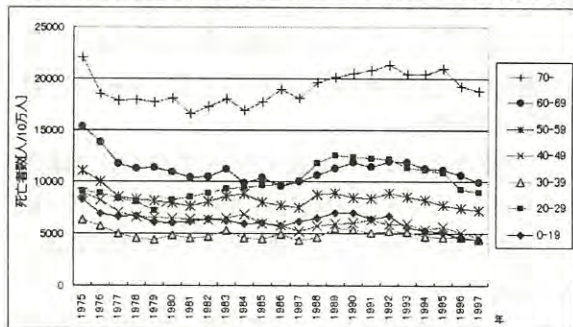
●事故後処理・事故情報収集

自動車の機械システムと自動車利用の社会システムが持つ基本的な問題に着眼した、事故分析を行ってください。また、事故鑑定専門家の養成と増員、ドライブレコーダー搭載や横断歩道上へのカメラ設置など事故原因や背景分析の強化、事故防止方法を勧告・実施する機構の整備を行ってください。また、事故を起こした車種を発表し、整備の悪い自動車を取り締まるようにして下さい。そして、事故統計に主に使用する死亡者数について、24時間死亡者から30日間に変更して下さい。

●広告制限

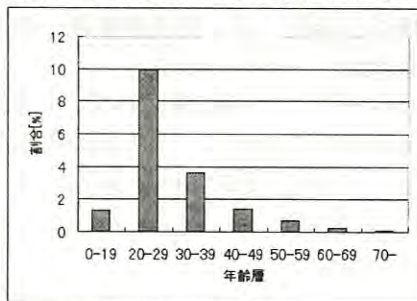
テレビコマーシャル・新聞や雑誌の広告などの中で、過剰な速度感・危険軽視や、通常は違法となるような行為を映す場面を、禁止して下さい。また、自動車の運転は事故面や環境面などで重大な加害性を伴うことを、商品やカタログに警告表示することを立法化して下さい。

【図1】年齢層別 交通事故死亡者数の推移(人口10万人あたり)



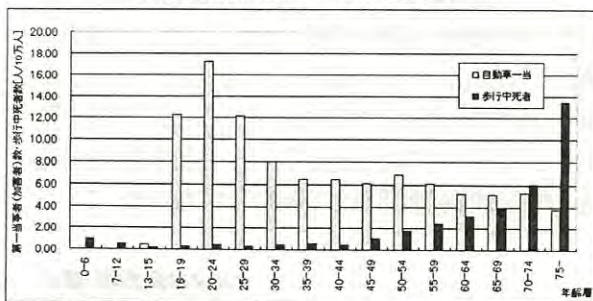
データ出典: 総務庁『人口推計年報』・『交通統計平成9年版』(交通安全総合分析センター)

【図2】年齢層別 全死亡者数のうち自動車運転中交通事故死亡者の割合



データ出典: 厚生省発表『人口動態統計』
『交通統計平成9年版』(財団法人交通安全総合分析センター)

【図3】年齢層別 死亡事故第一当事者(自動車等)と歩行中死者数(各人口10万人あたり)



データ出典: 交通統計平成9年版(財団法人交通安全総合分析センター)・平成8年10月1日現在推計人口(総務庁発表)

小宮山康朗+NHK取材班 『21世紀のビジネストレンド 「新しい経済」への選択』

汐文社 9月刊 2310円

毎朝、NHK総合テレビで放映される「おはよう日本」を見ている人は少なくないでしょう。その中で、去年まで「ビジネストレンド」を担当していたのが小宮山さんです。

小宮山さんは、クルマ社会にも大きな問題を感じて取材されています。この間、「問い直す会」としても2度取材を受けました（代表の杉田、世話人の高信がそれぞれ出演）。本書は、経済・社会にかかわる「新しい潮流」を積極的に取材、紹介してきた小宮山「ビジネストレンド」の集大成とも言えるべき著作です。

扱われたテーマは多岐にわたり、どれも興味深いです。全18章のうち1章で（ページ数では全290ページのうち41ページ）、クルマ問題が取り上げられています。題して、『「自動車の時代」は終わった——新たな「豊かさ」への転換』。

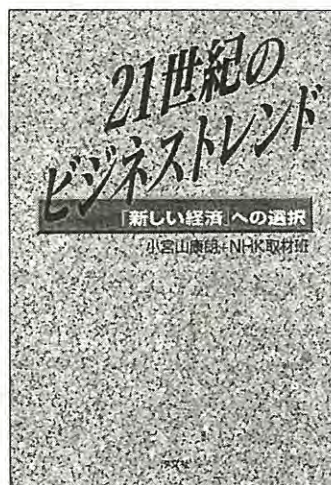
この章の出だしは、「問い直す会」の会報4号に掲載された東川トシ子さんの講演の引用から始まり、クルマ社会の現状についてふれつつ、「問い直す会」の発足経過が記述されています。

そして、小宮山さんがドイツで取材した各地の路面電車、自転車中心の街づくり、人間のための道路づくり（ハ

ンプや「横断車道」の例など）の実例が、豊富に取り上げられています。いずれの事例もほんとうにすばらしいです。何とか、日本社会にも取り入れたいと念じています。本書で紹介された「安全があれば人生が楽しくなる!」、「30キロで走る人はステキ!」などというドイツのポスターには、思わず感動させられます。

そして最後に再び日本に目をやって、クルマ問題が高校『現代社会』の教科書にとりあげられたことに希望を託して、この章は終わっています。

「問い直す会」のことはともあれ（ということもありません）、ドイツの事例をぜひ知ってほしいと思います。その他、本書はいろいろな興味深い話題につきまません。ぜひお読みください。



交通権学会編集 『交通権憲章 21世紀の豊かな交通への提言』

日本経済評論社 7月刊 2500円

いま「移動の自由」が危機に瀕している。交通学者の中にも「自動車利用を前提にし、公共交通は最小限確保されればよい」と語る自動車交通肯定論者がいる。自動車優先社会の変革を願う者の一人として、こうした風潮は残念でならない。

交通権学会は、「移動の自由は、衣、食、住にらんで必要な生活上の権利である。」とし、公共交通の維持・発展を目指した市民を含んだ学際的な団体である。

この「交通権憲章」では、11の原則が掲げられ、「都市構造の自動車化過程の評価」では、これまでの都市計画は自動車過程（クルマ優先社会）を促進しつづけ、消費者の自動車所有を強いてきた…、とし、公共交通の優先性を確立すべきであるとしている。自動車所有を前提とした都市計画や政策が立てられていくなかで、こうし

た公共交通機関の真の発展を目指している交通権学会の取り組みはたいへん貴重なものといえる。この書を出発点に自動車優先の政策転換を目指していきたいものである。

（塚本 敬）



土居靖範編著 ブックレット『 Q&A ひと・まち・交通』

つむぎ出版 11月刊 952円

京都は1200年の古都ですが、例にもれずクルマが氾濫してとても住みにくい街になっています。筆者が数年前、京都を旅行したとき、狭い道をクルマがひしめいて走るので、危なくて安心して歩けませんでした。京都では、子どもやお年寄りが日々どんな危険を背負わされているかを思うと、胸が痛みます。

この本は、京都市内で計画されているいくつかの高速道路の建設に反対する「京都道路問題住民研究会」のメンバーが執筆者となっています。「問い直す会」の今井好子さんや兎山真也さんも執筆しています。

本書は4部にわかれています。最初に京都の高速道路計画を話題に「問題提起」がなされ、次に道路沿線および京都市内全域で見られる「公害・健康被害」の状況が紹介されています。次に、京都市内の交通問題全般（バス・路面電車・自転車、クルマの多さ・自動車事故）が「まちづくりと交通」と題して詳しく扱われ、最後に今後の京都での交通問題の解決のために何が必要かが、「新しい時代に向けて」と題して論じられています。

この本は京都の問題を扱っているだけのように見えま

すが、クルマ問題を全般的に論じた本としても十分読めます。扱われた問題は、他の地域でも共通にかかえている問題です。

「ローカルに考える」という視点で京都に根をおろしていますが、他の都市でもモデルとして十分に利用できる内容になっています。全国の多様な改革の努力も紹介されています。環境問題にかかわるデータも、世界的な視野でとりあげられています。

いぜん各地で、高速道路を含む道路作りが推進されています。そのために悩む人も、クルマ問題を一般的に考えたい人も、この本を手にとられるようお勧めします。



交道路公害反対運動全国連絡会編 『くるま優先から人間優先の道路へ』

文理閣 11月刊 2300円

国道43号訴訟、西淀川訴訟、そして東京で提訴されている東京大気汚染裁判など、道路公害に関わる裁判・反対運動が、全国各地で取り組まれています。建設省も、地方自治体の建設部・土木部も、依然、クルマのための道路作りにまいしんしていますが、この間の全国の無数の地道な努力があつてはじめて、道路行政の害悪が社会的に論議され、道路公害がまだしも現状でいどでおさえられてきたのだと思います。

この本は、「道路公害反対運動全国交流会」を抛り所集った、各地の反対運動の取り組みを簡明に紹介すると同時に、道路公害に関わる多様な問題点を総括しています。

道路問題に取り組む際の多様な方法（行政訴訟、民事訴訟、公害調停）の意義・問題点を論じ、環境アセスや情報公開が住民本位になされているかどうかを検証し、各地の運動の成果を概観しています。また、今後の公共交通復権へ向けての運動、自然環境を守るための取り組み等を、かぎられたスペースで巧みにまとめています。

さらに、「道路公害」がなぜおこるのか、なぜ改善されないのか、道路政策の根本的問題、道路公害を作り出す今日の行財政と巨大資本との結びつきなどが、運動当事者の具体的な体験を通じて、明らかにされています。「クルマ社会」そのもの

を問い直そうとする私たちの運動にとっても、この本は参考とすべきたくさん示唆をふくんでいます。

なお「問い直す会」としても、この数年、「道路公害反対運動全国交流会」に継続して会員・世話人が出席しています。事務局長の標（しめぎ）博重さんは、会報12号に「現代の道路問題」という一文を寄せています。



会計より 青木 勝

今年度からのラベルシールの宛て名の上部に「98 済」「99 済」と記載しています。それぞれ98年度まで、99年度までの会費を払い込みいただいたことを表しています。99年度会費未納の方は払い込みをお願いします。

今回は11月31日までに会費納入された方で整理しています。9月1日から11月31日までに会費を払い込んでくださった方は20個人・団体です(4月からの合計は224個人・団体)。そのうち7人の方からは複数口の会費納入や寄付をいただきました。また10名の方が新規会員となりました。皆様ありがとうございました。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば青木(下記参照)までご連絡ください。

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、次の各項にかかわる活動を行なう。(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、再選は可がない。役員は、本会則に記載されていない事柄に関して、もしくは本会則に記載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報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

■ 編集後記 ■

●秋は活動の季節で、今回は「報告」の量が多くなりました。提言書の類も多く、詰め込むために字が小さくなりました。読みこくくて申し訳ありません。前回の発送作業は、集いに合わせて東京で行いました。お手伝いくださった皆様、ご苦労さまでした。人数が多いとたちまち終わります。さて2000年、無事にお迎えできることを祈ります。次は「歩き」の時代こしましよう(藤本)

●運動が発展するためには、多くの人の共感を得ることが必要条件です。会報を(できれば会案内も)学校や図書館に置いてもらうことや、市や県などの道路課、警察などに郵送することを考えています。皆様も各地で御協力いただければありがたいです。(三田)

●長谷智喜さんが分断発言運動について、改めて寄稿くださった。「いっしょに大切なことは『正しいことを大きな声で、粘り強く繰り返し発信しつづける』ことだと思っています」。ゲラ校正をしながら、この箇所を赤線を引いた。(高梨)