

# クルマ社会を問い直す 第19号

2000年3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

住宅密集地区では時速30キロに制限されるため、安心して歩ける空間が広がり、  
子どもたちは再び戸外で遊ぶことができるようになりました。

交通事故の数、アレルギー症、気管支患者の発症率は、目に見えて減少しました。  
道路車線を減らすことで、歩行者や自転車が、やっと自由に安全に動けるようになりました。  
生活空間や商店街のあちこちに賑わいのある散歩道ができて、  
ぶらぶら歩いたり、ぼうっと座っていたりしたくなります。

自動車から解放されて、ドイツの人々は、まずどこの村にいても、  
自家用車なしで生活し、動き回ることができます。  
自動車が少ないつくられた、模範的な住宅地で快適に過ごした経験は、  
人々の間に意識の変革を起こしていきました。

公共交通はあらゆる交通計画において最優先されたため、  
多くの人にとって十年前にはほとんど考えられなかったほど  
魅力的なものになりました。

## 『VCDのヴィジョン 2006年における交通』

ドイツ交通クラブ(VCD)1998年春頃のホームページより一部抜粋翻訳:清水真哉

第6回総会が開催されます。2000年4月15日(土)12時、東京にて → P.3

### — 目 次 —

やまがた環境史跡サイクリングへのご案内(小林和彦) 2	モーターショーに合わせ自動車メーカーに質問状を提出 12
あまりにもひどい反射材ショー(中里俊之)……………3	質問状……………12
クルマに“汚染”される世界遺産都市(栗野宏)……………4	本田技研工業回答……………14
現代の最大の人権侵害、交通犯罪絶滅の声を(前田敏章) 6	日野自動車回答……………16
函館市よ声なき声を聞き入れよ!(八木橋修悦)……………7	回答についての見解……………18
大混乱に見舞われた北海道の鉄道(中里俊之)……………8	自動車運転者への酒類提供問題を外食店へ提起……………20
ヘッドライト問題(富田悦哉)……………9	会に関する報道と会員の投書掲載……………22
車のことば集(坂元孝二)……………9	総会のお知らせ……………3・6
「雪道の子どもの安全を願う」要望書を関係機関に提出(種村康子) 10	活動案内……………5・6・8・9・11・17
第4回東北のつどいを開催(栗野宏)……………11	会計より・編集後記・世話人リスト……………24



# やまがた環境史跡サイクリングへのご案内 小林和彦

私は当会会員で、当会報第12号に拙稿が掲載になったものですが、今回はソフトな内容の投稿になります。

私は、一昨年の秋に仕事で京都出張のついでに貸し自転車でもる一日かけて京都市内の名所めぐりをしました。むろん、山陰や長野県などでも貸し自転車を利用するほど自転車が好きです。

さて、私の住む山形市は県庁所在地の近代都市ながら、市域の60%以上が山岳丘陵地帯のため文字通り山並みの景観が優れ、かつ城跡や古い寺社などの史跡にも恵まれております。また、明治から大正にかけての洋風・疑似洋風の建築物や和風の土蔵造りの店舗や民家もクルマ社会の中でもしぶとく数多く残り続けており、見所には事欠きません。しかし山形市の場合も例に洩れず、マイカー依存率が高く、市街地の風格ある町並みや貴重な緑地が駐車場造成のため数多く崩され、城下町特有の狭い道路も危険になっています。

それでも私は自慢の郷土の史跡や歴史的景観を守りたく、また多くの県外の人にも見ていただきたいので、モデルコースを独自に設定しました。我が家には何と自転車が都合5台もあります。時間は私の解説と昼食付きで3時間ほどかと思えます。

東北地方までおいでの際は是非山形まで足を伸ばされ、我が家の自転車で一緒に史跡や洋館めぐりをやってみませんか。ご一報くだされば、私も仕事の日程を繰り合わせしてご案内致します。同時に当地の交通環境も体感していただき、名物の山形そばでも頬張りながら、クルマ問題を語り合えれば幸いです。

住所：〒990-0047 山形市旅籠町一丁目8番28号  
電話：023-623-1372



異形の擬洋風建築 旧済生館本館



華麗な土蔵造りの店舗 紅花商人の後えい



国史跡 山形城跡西堀

## 活動の予定

会の活動予定を日程順に並べます。

どうぞ積極的なご参加をお願いいたします。

- |          |                     |       |
|----------|---------------------|-------|
| 3月26日    | 交通平和プロジェクト(東京、毎月開催) | →P.8  |
| 4月15・16日 | 総会・講演会・懇親会・街頭アピール   | →P.3  |
| 4月22・23日 | アースデイ(各地)           | →P.5  |
| 5月20日    | 会報20号投稿締め切り         | →P.9  |
| 5月24~26日 | 環境自治体会議(水俣)         | →P.17 |
| 6月11日    | 都電に乗る会(東京)          | →P.6  |
| 6月17日    | 東北の集い(福島)           | →P.11 |
| 7月29・30日 | 日本母親大会(東京)          | →P.11 |
| 9月9日・10日 | 日本子どもを守る会(鶴岡)       | →P.11 |



一向に減らない交通事故。それを減少させるために様々な対策が打ち出されてきた。しかし、その中には通学児童へのヘルメットの強制など、歩行者をないがしろにしたものも少なくない。ここ、函館では一昨年から、歩行者事故が減少しないのは、夜光反射材のデザインが悪く、余り普及していなかったためだとして、警察や交通安全協会が主催して、夜光反射材ファッションショーという、とんでもない催しが開かれている。市内や近郊の高校の家政科の女生徒に警察が協力を求め、反射材を取り入れた衣服や日用品を製作して、市内の結婚式場で公開する方式をとっていて、お年寄りを中心に100人ほどが見学を訪れている。規模は年々、大きくなる傾向にあるようだ。

作品の中には、子ども用の衣服から傘、成人用の浴衣やバッグなどまであり、これらを使うのが当たり前になったら…と、強い懸念を感じさせる物ばかりである。

このショーの最大の問題点は事故の責任を歩行者側に一方的に転嫁して、それ以上に重要な、歩行環境の改善やクルマの規制といった施策が一切、忘れられているという点にある。また、将来を担う高校生や子ども（幼稚園の園児がモデル役で駆り出されている）がクルマ優先を当然視させられ、事故や環境といったクルマ問題への理論をゆがめてしまう点も極めて問題といえる。例えば、彼らが事故のニュースを見た時に、いくらドライバー側に過失があっても、「この人、反射材を着けてたらひかれずに済んだのでは」と思ってしまったら、

被害者側は浮かべられない。仮にこれが、彼らの肉親や友人だったら、心にどれほどの傷を負うことだろうか。彼らが将来、子どもを持つ親になった時にも、クルマにひかれられないようにと、家族にこうした反射材を買い与えて安易な解決を図ってしまうことも考えられる。正に悲劇である。ドライバー側にとっては、前方不注意事故などの場合、「歩行者が反射材を着けていなかったのを見えなかった」といった格好の言い逃れ材料になりかねない。不起訴率も当然、増える。

昨年度の函館方面の事故死者は51人で、うち、歩行者は9人で、前年に比べて半減して、中でもお年寄りの死者が大きく減少したという。これについて警察は反射材の普及と戸別訪問の成果と話している。ところが、飲酒運転の死者は1人が9人に増えていて、取り締まりの件数も倍増しているという。反射材を付けた歩行者が遠慮がちに歩くその横で、飲酒運転のクルマが、我が物顔をしている構図が浮かび上がる。

先日、警察に送付したショーの再考を求める意見書の中で、反射材は短期的に歩行者事故を減らしても、長期的には道路をますますクルマ優先にすると書いたが、その通りの結果になりつつある。

警察は先日、ショーに参加した高校のうち、一校を「反射材モデル校」とし、全校生徒に反射材を配付した。函館から、全国に波及させないよう、今後とも、反論していきたい。

(北海道函館市在住)

## 第六回総会のご案内

## 記念講演・懇親会・街頭宣伝も開催します

今年の総会は創立5周年を記念して5部構成とします。総会議事のあと、全国交通事故遺族の会の井手渉会長の講演会を開催します(P.6参照)。次に、創立から5年間の活動を振り返り、今後について話し合う会。夜には、簡単な料理と飲み物とともに、立食の懇親会を開催します。さらに、次の16日は都内で、一般向けパンフ配布などの街頭宣伝活動を行う予定です。ぜひご参加ください。同封のはがきで早めに出欠をお知らせください。

### ■ 4月15日(土) 文京区民センター(右図)

- 12:00~14:00 総会
- 14:15~15:45 井手渉氏講演(無料)
- 16:00~17:30 5年振り返りと今後の展望を語る会
- 18:00~20:00 懇親会(参加費:2000円予定)

### ■ 4月16日(日) 東京 有楽町マリオン時計前

- 10:00~11:30 街頭宣伝(パンフ配布)
- お時間のある方はぜひご参加ください。
- JR有楽町駅中央口・銀座口付近です。

### 文京区民センター

交通:水道橋駅東口下車徒歩10分  
三田線春日駅上  
丸の内線・南北線後楽園駅下車徒歩3





「世界遺産都市」という言葉は、ユネスコの世界遺産（正確に言えば、ユネスコの世界遺産リストに登録されたサイト）を有する都市という意味でも使われるようだ。だが、世界には、都市の一定地区やまちなみそのものが、世界遺産に登録されているような、そんな都市が少なくない。ここでは「世界遺産都市」という言葉を後者の意味で使うことにしたい。

私は、昨年7月と9月に欧州に出かけた折りに、いくつかの魅力的な都市を訪ねた。そのうち、スペインの古都トレド、ポーランドの古都クラクフ、エストニアの首都タリンが「世界遺産都市」である。そこで感じたのは、日本ではなかなか味わえないような、千年（ミレニアム）単位の歴史の重みと文化の蓄積であり、歴史的なまちなみを守る人々の熱意と努力である。

しかし、たいへん残念に思ったのは、いわば人類の普遍的な遺産である歴史的まちなみが、クルマによってひどく“汚染”されていることである。排ガス汚染によって文化遺産がダメージを受けるといった問題もあるそうだが、なによりも残念なのは、歴史的景観と歩行環境とが、市街地に大量に侵入するクルマによって“破壊”されていることである。そして改めて、クルマという、ガラスと塗装した鋼鉄の塊は、歴史的まちなみにはまったく似合わないことを痛感した。

クルマに“汚染”された「世界遺産都市」の現状を写真によってご紹介したい（ただし、ハンガリーの首都ブダペストは1996年に訪れたものである）。このような光景を見るたびに、私は胸が痛む。

なお、6年ぶり2度めの訪問であるタリンは、写真がないが、前回に比べるとクルマが格段に増えて、丸石の石畳道の旧市街にクルマがどんどんはいつてくることを残念に思った。



京都は、市内に散在する17箇所の社寺や城が「古都京都の文化財」として世界遺産に登録されているにすぎず、まちなみに世界遺産的な価値があるわけではない（特にこの四半世紀のまちなみ破壊はあまりにもひどい）。とはいえ、日本人が世界に誇るべき古都こほかならない。だが、ご覧のように、京都を訪れた人々にとって歩行環境は最悪である。

写真左上 ブダペスト (1996. 9. 7)  
 写真左下 トレド (1999. 7. 8)  
 写真右上 クラクフ (1999. 9. 13)  
 写真右下 そして、京都 (1998. 7. 17)

(あわのひろし、山形県米沢市在住)





**自転車パレードにも集まれ！  
「アースデイ2000きょうと」**

京都ではアースデイに向けて下記のよ  
うなイベントを企画中です。関西方面の  
方、ぜひご参加ください。

日時：4月22日(土)

10:00～17:00(小雨決行)

企画内容と場所：

1. アースデイ広場(京都市役所前広場)  
さまざまなNPO、NGOの活動紹介や  
演奏、ライブペインティング、自転車S  
字ゲーム等々、盛りだくさん。
2. 自転車パレード 午後12時、300  
台程度で市内巡回を予定。
3. 環境交流パーティー 場所等未定  
\*企画は変更になる場合もあります。

\*お問い合わせは

地球温暖化防止京都ネットワーク

TEL:075-251-1001

FAX:075-251-1555

事務局長 原強さん まで。



**参加を！「アースデイ2000・TOKYO」でクルマの書をアピール予定**

今年の東京でのアースデイは、自動車・エネルギー・食を  
三大テーマとして行われます。21世紀の自動車と社会のあ  
り方を考える「クルマの広場」では、自動車メーカーと脱ク  
ルマ派の市民グループ双方が展示を競う予定。本会も下記  
のような展示を企画中です。展示の企画や準備、当日のお手伝  
い、見張り当番 etc. を募集中。もちろん眺めるだけの参加も  
大歓迎。みんなで盛り上げましょう。

日時：4月22日(土)11:00～18:00

4月23日(日)10:00～16:30(両日とも雨天決行)

場所：日比谷公園

本会の出展計画(「クルマ問題フォーラム」との共催)：

◎写真展「道はだれのもの?・東京」◎「マムの会」(ク

ルマに子どもを奪われた母親で作る会) 写真パネル◎その他  
資料パネル◎「クルマ百害」—本物のクルマにクルマのさま  
ざまな害を記したシートを貼りつける。◎「クルマのリスク  
クイズ」—大気汚染、事故などに関する三択クイズをいくつ  
か用意し、正解者には脱クルマ関連の本をプレゼント。

\*本会の関連では、会員の長谷智喜さんによる「子どもの命  
を守る分離信号」のパネル展示、世話人の朝倉幹晴さんによ  
る「安全に歩ける権利」を求めるパネル展示なども予定。

\*自転車に関するイベントも企画中です。

\*企画については、一部変更になる場合もあります。お問い  
合わせ・連絡は世話人赤壁・齋藤・足立・高橋・藤本のいづ  
れかへどうぞ。



## 北から南から、現代の最大の人権侵害、交通犯罪絶滅の声を 前田敏章

私は会報 13 号 (1998.9.30) に手記を載せていただいた北海道の「遺された親」である会員です。4 年半前に最愛の娘をわずか 17 歳で前方不注意のクルマにより奪われ、傷心の日々の中、最大の人権侵害である交通犯罪絶滅のため力を尽くしたいと考えています。

北海道で、昨年 9 月「北海道交通事故被害者の会」が誕生し、活動を始めたので、報告します。きっかけを作ったのは道警交通部で、被害遺族の手記集「癒されぬ輪禍」(1999 年 6 月発行) に応募した人から発起人を募り、設立の運びとなりました。現在会員数は 47 人です。

いわば官主導で作られたので、発起人代表を務めた私自身当初はどのような活動内容になるのか不安がありました。しかし、結成後は被害者自身の自主運営という原則が貫かれ、活動内容も時間をかけて相談しながら進めてきています。その結果、全国でもあまり例がないと思いますが、道警交通部と道交通安全協会の支援を受けた「被害者の会」となりました。事務所も交通安全協会の中に置かせてもらい、常駐の事務局局長がいます。

活動は始まったばかりですが、毎月 1 回の世話人会を兼ねた例会で、7~8 名の会員が集まり交流と打ち合わせ、被害者自身による相談受付を行っています。民事裁判を今たかっているという会員もいますが、被害者どうしが気軽に相談できるので、互いに元気と勇気を得ています。

マスコミの取り上げにも力づけられていますが、今後は被害者の立場から交通犯罪を再発させないための諸対策を行政機関等に具体的に要請していくことなども考え、先ず会員アンケートを予定しています。

外に向けては、各種会合等での要請に応え、被害者の問題

や事故の悲惨さを訴える講演活動、会報の発行 (年 3 回程度) などを行っています。2000 年 1 月末には被害者の会のホームページも開設できました。そしてこれと連動して、私を含め 3 名の会員が、亡くした肉親のためのホームページをアップしました。どのページも、より多くの方に交通犯罪被害の実態とその後の捜査や裁判における不条理を知っていただきたいという一念から作られています。是非アクセスしていただきたいと思います。

### ■ホームページ紹介

☆「北海道交通事故被害者の会」

<http://www1.odn.ne.jp/hk-higaisha/>

☆「交通死一遺された親の叫び」(私、前田のページです)

<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>

☆「菜摘へ」(10 歳の娘さんを亡くしたお母さんの訴え。上記ページにリンクされています)

☆「理恵の部屋」(高校生の妹さんを亡くしたお姉さんが作ったページ。上記ページにリンクされています)

(北海道札幌市在住 北海道交通事故被害者の会副代表)



### 都電に乗る会のお知らせ 高橋るいの

第四回都電に乗る会を、今年は 6 月 11 日 日曜日に予定しています。(6 月 10 日は「路面電車の日」です。) 計画の詳細について、関東の会員には後日ハガキなどでお知らせいたします。その他の地域の方はお問い合わせください。

### クルマ社会を問い直す会創立 5 周年記念井手渉氏講演会 「交通犯罪被害者のおかれている現状」

4 月 15 日 (土) 14:15~15:45 文京区民センター (無料)

交通被害は単なる「事故」として片づけられる問題ではありません。加害者による被害者への殺傷という刑事事件でありながら、社会の意識はあまりにも低いと言わざるを得ません。全国交通事故遺族の会の会長井手渉氏から、交通犯罪被害者のおかれている状況・問題点をお話していただく予定です。(総会のお知らせ→P.3)

### 興味・ご専門をお教えください

世話人会として、会員の皆様のご関心のある分野、貢献していただける分野、専門としている分野等について、把握したいと思います。文書作成の際などに、お知恵をお借りしたいと考えています。

総会用に同封したハガキに欄を設けましたので、ぜひご記入をお願いします。



公共交通の利用拡大は車社会を大きく変えることになるように思います。

車は走る凶器とも言います。

車は18歳以上になると持つことができ、今は持たなければ生活に影響が出ることもあります。車同士の死亡事故や車と人の死亡事故。このことを行政は真剣に考えて行かなければならないと思います。

今、函館市はバス事業の民営一元化をしようとしています。

市議会に設置した公共交通調査特別委員会も一部の党を除き、民営一元化に対し賛成あるいは容認しています。

なぜ民営一元化の問題が浮上したかと言うと、①市営バスは赤字であること②民営も経営が厳しいこと③両方倒れると函館近郊の町村の足が奪われること（民バスが郊外路線を担っている）④民営に移管した方がコストが安いこと等の理由から函館市は市議会に提示しました。

しかし、この様な理由で本当に将来とも市民の足が確保されるのでしょうか？

市民の足が確保されなければ、益々車を使用することになります。

函館市は現在の市バス路線、民バス路線を維持し、サービス低下させず市民生活に影響を与えないと公言していますが、私は民営一元化になった場合、将来的に現在の路線を維持できるとは思いません。その理由は、平成13年度より国の方針である需給調整を撤廃しさらに規制を緩和して自由競争により安い料金、サービスの向上を図ることとしています。

大都市のように利用者が溢れている都市は自由競争により、規制緩和の恩恵があると思いますが、中小都市や過疎地などの採算と合わないところは撤退することになります。

その理由は、バス路線は黒字路線と赤字路線が組み合わされて路線のネットワークとなっています。これからは黒字路線だけ運行することができます。結果として赤字路線は自治体からの補助金なしでは運行できなくなります。

今各自治体も不況の波を受け税収の減などで補助金の支出にも限度があり経営を安定させるため赤字路線の切り捨てか料金の値上げを余儀なくされます。

路線のネットワークが崩壊すること



で利便性が悪化し、車を利用する回数が増えることになるでしょう。

公共交通は都市施設として民営、公営の役割を持って維持しなければなりません。

全国的に民営バスが市民の足を確保していますが、規制緩和が導入され時間がたつにつれ公営バスの存在が見直されてくる状況にあります。

民営に対しても利用しやすくするための行政指導、道路環境の改善、待合所の増設等、一定の設備投資も必要です。

また、当市の電車事業については当面公営で存続すると言っておりますが、市議会の中では電車事業も将来、民営に移管すべきという声があります。

しかし、民営では電車の購入、軌道の保守・維持管理など料金収入の中で事業運営は不可能です。

世界的に、路面電車が見直される中、私達は路線の延長を提案していますが函館市は将来的課題として耳を傾けてもらえません。

函館市は今、北東部が発展してきています。中心部から北東部に路線を拡充した場合、24億円の建設費がかかるとしていますが、まして赤字経営では延伸は不可能と判断していますが、外環状道路を建設するのに膨大な費用をかけるより電車路線の延長と運行回数の増で市民を輸送すると言った交通政策が必要と考えています。

現在の路面電車は10分間で運行していますが、湯川から函館駅前先の十字街までは5分間で運行しています。

電車路線に住んでいる市民は5分待てば乗れます。路線の拡充でこのシステムで運行すれば車に乗って通勤、通学、買い物はしなくても良いのです。

駐車場の心配や、高い駐車料金を使わなくてすみます。

私は交通網、すなわち公共交通のネットワークが車社会を変え、緑豊かな地球と交通事故による悲惨な社会から脱却できるものと確信しております。

バス・電車を利用しているお年寄りや、子供達は意見を言えません。

車を利用している市長・市議会議員の皆さんに、もう一度「声なき声」を十分聞いて函館市の交通政策に対する認識を改めていただきたいものです。

(函館市交通局労働組合書記長)





昨年11月末、北海道のJR室蘭線の礼文浜トンネルで、落下したコンクリートの塊に貨物列車が乗り上げ、脱線する事故が発生した。この路線は本州・函館方面と札幌方面を結ぶ、JR北海道でも有数の幹線で、事故によって大混乱に陥った。中でも影響が大きかったのは貨物列車で、東京-札幌間で一日二千往復、その他の地域から3往復あったものが、ほとんどすべて運休となった。トラック150台とフェリー、貨物船を動員して代替輸送したが、鉄道輸送の代わりに程遠く、通常のわずか3割の輸送にとどまった。旅客列車も函館-札幌間の特急スーパー北斗と北斗が減速されたうえ、長万部-洞爺間でバス代行を強いられたため、通常より2~3割の乗客がクルマや飛行機へ流れた。もちろん普通列車もバス代行となった。

ここで、鉄道旅行をしている人なら、なぜ、函館線のニセコ・小樽回りの路線を迂回しなかったのかと疑問に思われるだろう。しかし、同路線はクルマ社会の進行による合理化で、列車交換設備等が減っていて、多数の列車を走らせられない状態のため、う回できたのは、上野からの寝台特急カシオペアと北斗星が各一往復、貨物列車が3往復だけであった。

そして、事故以上に深刻だったのが、関係機関の対応だった。運輸省や運輸局、北海道庁はそろって、JR北海道に安全確保を求めたが、復旧費や安全対策費といった資金は、いっさい、支出されなかった。住民生活や経済・物流に重大な支

障が出ていたにも関わらず、彼らのしたことは、事故現場を視察して、トラック業界に代替輸送の協力を要請した程度であった。沿線自治体の中には、コメント一つ出さず、無関心を決めこむところさえ現れた。鉄道利用者は孤立無縁の状況に置かれたのである。このため、JR北海道は単独での復旧を強いられ、12月4日に復旧するまでの一週間以上に渡ってこの状態は続いた。代替輸送の手配のため、多額の出費を迫られた鉄道輸送の荷主の中には、鉄道輸送はもう信頼できないとして、トラック・フェリー利用への切り換えを検討するところまででた。一昨年の夏、函館に近い八豊町で、集中豪雨のため、国道5号の橋が損壊し、う回路線が大渋滞、大型車通行禁止となった時には、鉄道でも十分、代替できたにも関わらず、沿線自治体やトラック業界の要求で、仮橋が早期に作られ、その後、新橋を税金で完成させたのは、余りにも対称的である。まるで、事故を利用して、鉄道利用からクルマ利用へ誘導しているのではないかと思うほどだ。

この事故の最大の問題はトンネルの検査体制やJRの経営姿勢にあるのではなく、鉄道、つまり公共交通が、道路と同じく社会資本でありながら、余りにも不十分な資金での運営を強いられているという点にあるのではないかと。政党やJRの労働組合ですら指摘できないなら、自分が訴えるしかないと判断し、先日、新聞に投書した。後はそちらを御覧頂きたい。

(北海道函館市在住)

## 交通平和プロジェクトだより 齊藤基雄(世話人)

「交通平和プロジェクト」は、交通安全施策についての本会の考え方を世間一般に幅広く伝えるために、交通安全に関する行政、制度、学説等の情報を収集・調査して、施策代案の作成に取り組むことを目指しています。

本年はまず、政府の次期「交通安全基本計画」(第7次/2001~06年度)への意見募集(総務庁ホームページで4月に開始予定)に向けて、3月中を目途に「問い直す会」からの意見書を作成・発表する予定です。当プロジェクトでは意見書作成のために、現在施行中の「基本計画」(第6次)の問題点について、次の日程で討論を重ねてまいりました。

第2回定例会：1999年12月18日(会場：明治大学) / 道路交通環境の整備

第3回定例会：2000年1月15日(会場：明治大学) / 交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通に関する情報の充実、車両の安全性の確保

第4回定例会：2000年2月19日(会場：文京区民センター) / 道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備、損害賠償の適正化等、科学技術の振興等

次回(第5回)の定例会は、文京区民センターで3月26日(日)14:00~17:00に開催いたします。資格要件等は特に定めておりませんので、奮ってご参加ください。また、外書翻訳スタッフ(ボランティア/会合に毎回ご出席されなくても可)も併せて募集しております。詳細は齊藤(巻末)まで。



最近、とんでもなく強光度のヘッドライトをつけたクルマが増えてきた。

あれは何というライトなのだろう。

とにかくサーチライトのように「射る」光である。

私は自転車通勤であるが、あのヘッドライトと対向するとまぶしすぎて目をそむけるか閉じるかしたくなってしまう。

つまり正常に前方を視認しながら自転車を走らすことができなくなるのである。

どうしてあんなに強い光が必要なのであろうか。

これまでヘッドライトの光度が足りなくて事故が多発しているなどという話はきいたことがない。

クルマに乗っている人はいいだろう。

自分の行く手を明々と照らして安心して走行できる。

しかし、光に射られている者の痛みは思いもよらないのであろう。

そこには自分のまわりの通行者を人間として尊重する意識が欠けている。

他の通行者は、単なる照らし出されるべき障害物ではないからだ。

クルマに乗る人は自分のしていることを認識してほしい。

メーカーは高性能を商品として安易に垂れ流すのはやめてほしい。

「あれ」が向ってくると緊張を感じる。

あのヘッドライトはすでに公道上の脅威になっているのだ。

(東京都世田谷区在住)

## 車のことば集

坂元孝二

●駐車違反の取り締まりは、チョークで印を付けて、タイムラグをおいて行っているが、歩道上や横断歩道上の駐車などは、すぐその場で取り締まれるのではないか。しかし、そういった取り締まりを見たことがない。

●キックボードの事故で、少年が書類送検された。交通の頻繁な所での遊具使用禁止違反だという。そうしたら、行楽地へ向かう渋滞している車なんか、すべて違反じゃないの？だって、交通の頻繁な所での、遊び目的の乗物でしょう。それに殺傷能力も、キックボードの比じゃない。

●数十年後、車が石油以外のエネルギーで走る時代、現自動車メーカーが、化石資源を無駄遣いしたとして、責任追及されているかもしれない。

●ほとんどの道路を、車が我が物顔で走っているのだから、多くの人達が、やむなく、川原の土手などの極めて限ら

れた場所で、ウォーキングなどしている。しかし自動車が趣味の人達が、鈴鹿サーキットのような特定な場所を走り、すべての道路を、歩行者が気持ちよく歩けるようにするのが、本来あるべき姿ではないか。

●渋滞している通りを走っているバスの乗客が、二、三人って、ちょっと変だと思いませんか？

●阪神大震災の二倍の人達が、毎年交通事故で犠牲になっているのに、大きな問題としない感覚麻痺は以前からのことであるが、さらに重要な欠落しているポイントは、大震災は天災で止むを得ない側面があるが、交通事故はすべて人災であり、人が対策を行えば、犠牲者をゼロにする事が出来る、という点だ。

(千葉県市川市在住)

※「その一」から「その八」まで大量にいただきましたが、「その八」の前半を掲載させていただきました。(編集担当)

### 会報発行のお知らせと投稿規定

- 次号発行予定：6月
- 原稿締め切り：5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、クルマ社会に關すればなんでも）
  - ・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（簡単な解説付きでお願いいたします）
  - ・イラスト・マンガ
  - ・表紙に掲載する、文献からの引用文紹介
  - ・その他にもアイデアをご提案ください



## 報告「雪道の子どもの安全を願う」要望書を関係機関に提出 種村康子（世話人）

此の度、要望書を関係機関（北海道庁・札幌市・道警・北海道教育委員会・札幌市教育委員会・北教組）に提出しました。地域の会員の皆様から十分なお意見をいただいてから書きたかったのですが、準備が間に合わず、季節的にぎりぎりの日程でした。次回は冬を迎えるに当たって具体的な提案をしたいと思っておりますので、今のうちにお気づきのことやご意見、

アイデア等お寄せくださると有難いです。できればこのテーマで集会が実現できればと考えておりますが如何でしょうか。

つきましては、各分野の方にお話をおききしているのですが「歩行者優先」を重点に雪国特有の交通文化、安全で豊かな生活を指向、実現可能な示唆をいただける方をご存じでしたら、ぜひご紹介ください。（以下、提出書面縮小掲載）

### 「雪道の子どもの安全を願う」要望書

2000年2月1日  
クルマ社会を問い直す会

北国の毎朝は、「いってらっしゃい、クルマに気をつけてね」が口ぐせになっています。この「気をつけねてね。」が具体的に何を指しているのか、心配なことがあまり沢山あるので、大人は子どもにわかるような短いメッセージにできないのです。

札幌市のある学校の指導例をあげますと、次の通りです。

#### ■小学校

- ・道路では絶対に遊ばない。（そりやミニスキーなども）
- ・道路の横断は、信号のあるところか歩道橋をわたる。
- ・歩道のない道や歩道が雪でうまっている道は、右に寄り一列で歩く。

#### ■中学校

- ・路面状況の悪いときは思わぬ事故になるので、十分注意する。
- ・交通ルールをしっかり守り、道路を横断するときは安全をしっかり確認する。
- ・厚底の靴は転倒しやすく雪道では危険が予想されるので履かないように。

いずれも子ども達が自分で自分の安全を守る心得ですから指導して下さることはありがたいことです。しかし考えてみれば、学校も家庭も地域も社会を構成している大人としては大切な視点が欠けているのではないのでしょうか。

効率と利便のクルマ優先道路は大人の都合で発展してきたものであり、子どもの健全な発達には大きな犠牲を強いているのです。

危険いっばいの現状を肯定しての交通安全指導では関係者のご努力にもかかわらず中々成果はあがりません。歩行環境を整え、次世代に引き継ぐことのできるシステム作りが急がれます。その上についた安全指導でありたいと切に願うものであります。

#### ■問題点

1. 今の交通安全指導は、子どもの特性を認識していないと思われる。子どもは大人と同じ世界に住みながら全く別な世界を持って

います。くり返し教えたからわかったように見えても、道路交通には未発達であり、ファンタジー思考、非可塑的思考、魔法的思考、トンネル思考等、子ども特有のものを大人は理解していません。（同封のブックレットを参照されて下さい）

2. 北国に住む者が雪の恩恵を忘れ、ひたすら雪を邪魔物扱いにしているのは、モータリゼーションが進み、冬も夏と同じ生活形態を必要とするからです。北海道の開拓は克雪の歴史であったと言われますが、自然の恵みを生かし調和して雪国特有の文化を作っていくことは未来に生きる子ども達の教育に最も必要なことではないでしょうか。

3. 劣悪な歩行環境は大人の通年クルマ優先の思想で成り立っているのですから大人自身の発想の転換が必要です。サマータイムの導入について議論されたことはありますが、北国ではウィンタータイムの導入について検討するのは如何でしょうか。子どもの通学時間・各事業所への通勤時間、公共交通の調整等で子どもの通学が安全になるのが目的ですが、波及するプラス面も多いでしょう。

#### ■当面の要望

##### 1. 通学路の除雪

歩道の確保は必須条件です。また車道の除雪のために歩道にできる雪堤は大人の目線で見通しがきいても子どもにとっては大きな壁です。とくに横断歩道の両側はすっきり排雪、融雪により見通しをよくして下さい。

##### 2. 交差点の分離信号化

冬道は特に路面が滑り足元に気をとられるので、歩行者の横断中に右左折車を停止させる分離信号化を積極的に導入してください。

##### 3. 住宅街の一方通行化、通り抜け禁止

30Kゾーンの住宅街の道路は除雪のため積みあげられた雪で車と人は同じ道を通り、車が通る度に住宅の玄関前などに身を寄せて待ちます。この様な道は住人の車の出入りの外は、消火、救急以外は一方通行化、通り抜け禁止にしてください。

以上



2月19日午後、福島市の街なか情報広場「こらんしょ」で、第4回東北のつどいがひらかれました。これは、昨年2月、6月(以上山形市開催)、10月(福島市開催)につづくものです。今回は、福島、山形、米沢各市から合わせて5人が参加しました。

福島市在住の会員Iさんは、福島県生活交通室から入手した資料を紹介、同県内の自家用車数が1989年以降直線的に急増しているのは、福島市内の中心商店街の空洞化と時期が一致していると指摘しました。またIさんは、『交通安全白書』に掲載されたデータを示して、福島県の交通事故負傷者数は、人口比でも保有台数比でも、東北地方では群を抜いて多いことを指摘しました。

Iさんはさらに、松本清張が1969年に発表した小説「速力の告発」を紹介しました。この作品は、妻子を交通事故で失った主人公が、「加害者」への憎しみを乗り越えて、やがて「真の敵」は誰なのかを追究していく物語です。

このほか、つどいでは、魅力的な都市をつくるための「ジェイコブスの原則」(宇沢弘文さんが紹介している)、国のモデル事業「歩いて暮らせるまちづくり」、「中心市街地活性化のための」無料巡回バスなどが話し合われました。

次回(第5回)は、6月17日(土)14:30~17:00に同じ会場で開催されます。福島市平和通りの街なか情報広場「こらんしょ」2階(JR福島駅から徒歩10分、電話024-526-4652)

## 今年もクルマ問題の分科会を持ちます

今年(第46回)は、7月29日(土)・30日(日)に東京で開かれます。30日の分科会には、今年もクルマ問題で一つの分科会を持つ予定です。この大会での分科会参加は今年で4回目です。テーマは未定ですが、大気汚染改善や交通事故削減などを中心にしたと考えています。ぜひご参加ください。

全体会 7月29日(土)12:00~16:30  
有明コロシアムにて

## —日本母親大会 IN 東京

記念講演 黒柳徹子さん  
構成劇「今日の運動」ほか

分科会 7月30日(日) 10:00~15:30  
明治大学リバティータワーほか  
御茶ノ水界限にて  
70余の分科会を予定

\*詳細は次号でお知らせいたします。  
\*準備をいっしょに進めてくださる方を探しています(男女を問わず)。どうぞ世話人の足立までご連絡ください。

## 「子どもを守る文化会議」鶴岡大会に参加します 杉田久美子(千葉県松戸市)

「日本子どもを守る会」は、「児童は人として尊ばれる」とうたった児童憲章が制定された翌年の1952年5月に誕生し、戦後の混乱期を経て、子どもたちの生活・教育・文化・福祉・健康・環境のすべてにわたって、子どもの人権と平和を守る運動をしています。

今年、当会は、分科会で通学路にテーマをしぼり、報告と提言をします。現在、①通学路は安全か、スクールゾーンは守られているか②子どもたちの安全確保は通学路の分離信号設置から、を予定しています。

### ■日時と場所

9月9日(土)13:30~17:30  
開会・講演会(井上ひさし氏)など  
山形県鶴岡市東京第一ホテル

9月10日(日)9:00~13:30  
第四中学校

### ■どんな大会になりそうか

「生協が子育て共同に取り組んで23年の歴史があること」「農業の見直し運動の実践を伝えたい」という地元実行委員会の提案を尊重する形で、分科会の内容の調整をしています。

又、プレイベント・オプションイベントとして、「生協鶴岡見学」、「ぶなの森を歩く」、「藤沢周平ゆかりの地、八丁とんぼの里散策」などが計画されています。

ぜひご参加・お手伝いをご検討ください。決定事項等のお知らせを、次号でも致します。詳しいこととお知りになりたい方は杉田久美子(047-343-6814)まで。



## 報告 モーターショーに合わせ自動車メーカーに質問状を提出

99年10月20日、モーターショウが開催される機会に合わせ、自動車メーカー12社に対して、質問状を提出しました。そのうち2社、本田技研と日野自動車から回答を得る

ことができました。質問状と、2社の回答文書と、それに対する当会としての見解を紹介しします(縮小掲載)。これらは代表の杉田を中心に担当しました。

株式会社トヨタ自動車 御中 社長 張 富士夫 殿

99年10月20日(水)  
クルマ社会を問い直す会  
代表 杉田 聡

### モータリゼーションがもたらす諸問題に関する質問状

私たち「クルマ社会を問い直す会」は、過剰なモータリゼーションが引き起こす、さまざまな問題の改善をめざして活動する市民グループです(代表、杉田聡帯広畜産大学教授、会員約350人)。

来たる22日から、「モーターショー」が開催されます。今年は、燃費効率のよい車種およびハイブリッド車が、ショーの目玉となると報道されています。自動車メーカーが、大気に配慮した車種を製造することは、それ自体としては望ましいことです。しかし、そもそも自動車(以下「自動車」は「クルマ」と同様に二輪を含む)が、人口の4分の3に達するほどに増やされた結果、単に大気汚染が深刻になったばかりか、他にも多様な問題が噴出しています。

私たちは、大自動車メーカーである貴社が、モータリゼーションがもたらす諸問題についていかなる見識を有し、社会的な責任をいかに自覚しているかについて伺いたく、次の7項目について質問をさせていただきます。

1. 膨大な自動車事故死傷者について
2. 交通安全教育のあり方について
3. 安全な街づくりについて
4. 大気汚染について
5. 騒音・振動について
6. クルマ広告のあり方について
7. 公共交通機関と老人の状況について

お忙しいとは存じますが、10月30日(土)までに、ご回答をお寄せいただけますよう、お願いいたします。

なお本状は、国内の主要自動車メーカー12社に送付しておりますが、同時に朝日・毎日・読売新聞をはじめとする全国紙、各ブロック・地方紙、テレビ局、通信社(外国のそれを含む)に、また関係官庁である通産・運輸・建設省、警察・総務庁にも、送付しております。

### 質問項目

#### 1. 膨大な自動車事故死傷者について

日本には今、おびただしい量のクルマが走っています。そのため、住宅地はもちろん生活道路、小路、裏道までクルマがあふれて、子どもたちは道で遊ぶことはおろか、安全に歩くことさえ困難になっています。子どもだけでも毎年500人近くがクルマによって命を奪われ、7万人もが身に損傷を負われています。お年寄りには3000人が命を奪われ、負傷者も3万人に及んでいます。そして他の年齢層の大人の死傷者も、それぞれ2000人、10万人におよびます(いずれも歩行中もしくは自転車利用中、死者は厚生省統計・負傷者は警察庁統計による)。自動車が、ルールをもたない点で不安定であり、一般人が仕事等のあいまにかたてまに、かつ日常の生活空間にクルマを走らせている以上、この数字は、今後とも大枠で変えることは不可能です。

そうした事態が生じているという事実、今度も同じような規模でクルマが人の命を奪い続けるという事実を、自動車メーカーとして貴社はいかに考えますか。

#### 2. 「交通安全教育」のあり方について

貴社をはじめとする自動車メーカーが、たとえば「交通安全教育」普及のために一定の努力をしていることを知っています。しかし今日の「交通安全教育」は普通、結局はクルマが子どもたちやお年寄りのまわりを野放図に走り回り、彼らを危険にさらすという事実を、完全に不問に付すところに成り立っています。くわえてそれは、子どもやお年寄りを現在の交通環境に適応さ



せることは、心理学的にみても困難であるという事実を、無視しています。

とするなら、貴社として、逆に交通環境の方を子どもやお年寄りにあわせることに努力をする用意はないでしょうか。つまり、子どもやお年寄りが安心して歩き、生活できるような街づくりと、子どもやお年寄りでも十分に対応できるような自動車走行のルール作りと、クルマの運転は子どもやお年寄りを危険にさらさないことを前提にして許されるべきものであることをドライバーに伝える新たな交通安全教育の組織化に、努力する用意はないでしょうか。

### 3. 安全な街づくりについて

クルマが増えすぎた結果もたらされた生活環境の悪化を改善するためには、住宅地はあくまで歩行者優先の地区とし（例えばオランダの「ボンエルフ」やドイツの「ゾーン30」のような）、ハンプの設置を大規模に推進し、また幹線・準幹線的な道路には必ず歩道をつけるべきと思われます。しかし、真に歩行者優先が認められた住宅地はなく、ハンプも特別な地区以外にはほとんど見られません。また建設省が「歩道設置必要延長」とみならず交通量の多い道路にさえ、実に50%以上は歩道がありません。

私たちは、貴社をはじめとする自動車メーカーに対して、せめて自社の製品が市場を通じて社会に出回ったときに生ずる各種の影響をミニマムにする努力を、期待しています。みずからが生み出した製品が生活環境を悪化させるような事態を防ぐことは、企業にとって基本的な社会的責任であると考えますが、貴社は、その責任をはたすために努力をする用意がありますか。住宅地を完全に歩行者優先の方向へ改善し、各地にハンプを設け、幹線・準幹線的な道路に歩道を設置するために必要な事業を、貴社として計画する用意がありますか。

### 4. 大気汚染について

いくつもの自動車メーカーが、ハイブリッドカーを製造しています。しかし、すでにおびただしく出回るガソリン車、ジーゼル車による大気汚染は日々に進んでいます。これを改善するために、貴社はどのような努力をする用意がありますか。単にハイブリッドカーを作り続けるというのではなく、今日の大気汚染を改善するのに、速効性のあるどのような努力を期待してよいでしょうか。

### 5. 騒音・振動について

ハイブリッドカーが作られても、子どもやお年寄りをはじめとする歩行者には、クルマが依然として危険であるという点で何ら変わりがないのと同様に、クルマがもたらす騒音・振動についても問題は解決しません。今日、市町村道レベルの道路でさえ、沿道添いの住民は、四六時中、騒音と振動にさらされています。自動車メーカーとして貴社は、みずからの製品によってこうした事態が生じている事実を、いかに考えますか。これを改善するために、速効性のあるいかなる努力をする用意がありますか。また、状況改善のために、いかなる見通しを持っていますか。

### 6. クルマ広告のあり方について

20代の若者では、自動車事故が全死亡原因の半分を占めています。日々に流される自動車のコマーシャル・広告で、メーカーはひたすらクルマの魅力を宣伝しつづけていますが、他方で、自動車の機械システム（レールを欠いていること）、および自動車利用の社会システム（列車のような特別な空間をではなく子どもやお年寄りも歩く日常的な空間を走ることが許されていること）からして、自動車事故は避けられないという事実にかかわる情報は、まったく提供されません。

貴社として、今後各種メディアでのコマーシャル・広告に、歩行者にとってはもちろん運転者にとっても、自動車は危険な乗り物である点を、はっきり明示していただくことを期待しますが、そうした用意がありますか。タバコの例に見られるように、「クルマ利用の結果、死傷することがあります」、「クルマ利用の結果、歩行者を死傷させることがあります」、「歩行者のそばを走ると、相手を危険にさらします」といったコピーを、宣伝に盛りこむ用意がありますか。

### 7. 公共交通機関と老人の状況について

マイカーが普及すればするほど、都市は拡大すると同時に公共交通は衰退します。また都市は、マイカー利用を前提にして変貌しつづけます。顕著なモータリゼーションが始まってからすでに40年、いまや日本中津々浦々で、マイカーを持たない、マイカーに乗れない・乗らない人々が、窮地に陥っています。ことにお年寄りの状況は深刻です。日用の買物一つするにも、モータリゼーションのために何倍にも延ばされた距離を、しかもモータリゼーションのために衰退させられた公共交通を満足に利用できずに、歩いて越えなければならなくなっています。

マイカーを製造しつづけることで、そうした困難な状況を招いた責任を、貴社はいかに考えますか。この状況を変えるために、どのような努力をする用意がありますか。各地の公共交通を復活・維持・強化するための惜しみない協力と、お年寄り・障害者にやさしい小型コミュニティバスの考案・生産を私たちは期待していますが、それに応える用意がありますか。

以上



クルマ社会を問い直す会  
代表 杉田 聡 様

1999年 11月 8日  
本田技研工業株式会社  
広報部長 大日 健郎

### モーターショーがもたらす諸問題に関する質問への回答

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。  
1999年 10月 20日付の弊社社長吉野浩行宛ての貴会から質問状に以下のように回答させていただきます。

#### はじめに

今日のモーターショーは、自動車のもつ有用性や趣味性の高さから発達してきました。しかしその一方で、大気汚染や交通事故が社会問題化していることも事実であり弊社としてもこれを厳しく認識しています。

弊社は創業以来「技術」を“人間のために奉仕すべきもの”ととらえ、二輪車、四輪車、汎用製品が人間のためになるよう進化させてきました。今後はさらに環境・安全性能については法規制を越える独自基準を設定し、人間の生活が幸福かつ豊かになるような商品の提供を続けてまいります。

#### 1. 膨大な自動車事故死傷者について

自動車もたらす社会へのマイナス影響の一つである交通事故の低減に取り組むことは、自動車を製造販売するメーカーにとって最重要課題の一つと認識しております。

このような観点から1970年には『ホンダ安全運転普及本部』を設立し、運転者に対する安全運転普及活動を開始いたしました。さらにこの安全運転普及本部を核にして全国8カ所に「交通安全教育センター」を設置し運転者に対する安全運転実技指導を行うことによりソフト面から交通事故が減少するような展開をしてまいりました。

弊社は従来より自動車の基本性能である「走る・曲がる・止まる」という機能を向上させ、事故を未然に防ぐと同時に交通事故による乗員や歩行者の被害を低減するためのより安全な自動車作り而努力してまいりました（1998年8月発表の「ホンダ新衝突安全技術」資料を同封いたします）。これからもメーカーとして努力をしまる所存です。

#### 2. 「交通安全教育」のあり方について

自動車はこれまでに様々な進化を遂げてきましたが、運転をするのは人であることに変化はありません。運転者に対する安全教育が事故を未然に防ぐことに貢献するとの認識のもとに、今まで、安全運転普及本部を中心として、積極的に安全教育を行ってまいりました。前項でご懸念されておられます交通事故につきましてはより安全なハードを提供すると同時に他者に対する思いやりや安全マインドを交通参加者が持つよう一層人に焦点を当てたソフトへの取り組みが必要であると考えております。既に行ってまいりました四輪車や二輪車を運転するドライバー・ライダーに対する啓発・教育はもちろん、近年では小学校低学年児童を対象とした安全教育プログラムや学童の自転車安全教育、また親と子のふれあいの中でルールの大切さなどを学ぶ「親子でバイクを楽しむ会」などの取り組みを徐々に広げてまいりました。

また、8カ所目の交通安全教育センター「アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ」では、個人・企業向けセーフティスクールを中心に、21世紀の人と自動車の関わりかたに焦点を当てた新しいスタイルの安全運転トレーニングにより、理論と運転技術の実践ができます。さらに、二輪車の運転中に実際に路上で起こりうるさまざまな状況を模擬体験し、ライダーの危険予知予測能力を向上させることを目的とした「ホンダライディングシミュレーター」を開発し自動車教習所などで使用されています。今後も私共はより安全な交通社会に貢献できるよう安全教育の分野でも積極的に取り組んでまいります。

#### 3. 安全な街づくりについて

二輪車や四輪車が社会と共存できるよう、ドライバー・ライダーに対する安全教育（ソフト）にも安全運転普及本部を核に取り組んでまいりましたし、ハードとソフトの両面から交通事故が減少するように、これからもメーカーとして努力をしまる所存です。



#### 4. 大気汚染について

弊社は人間の健康を阻害する排出ガス中の汚染物質の削減を最優先課題ととらえ、1960年代末よりその対応に取り組んでまいりました。当時の名だたる大自動車メーカーが達成不可能と言いつつ続けていたアメリカの大気清浄法を真っ先に達成したのは弊社であります。それ以来弊社は一貫して排出ガス中の汚染物質の削減に極めて真剣に取り組んでまいりました。

最近の四輪車に関して申し上げますと、1997年から現在の法規制よりさらに厳しい HONDA LEV を自主的に開発/販売いたしております。このHONDA LEVは、大気汚染の原因となる排出ガスを、現在施行されている昭和53年規制値に対して 80%~90%削減したものです。現在、日本で販売されているホンダ車の約40%が、このLEV仕様となっております。

さらに、来年10月より施行される平成12年度規制（昭和53年規制の約70%を削減したレベル）をさらに50%削減したレベルの車を、本年4月から自主的に販売しております。今後、この仕様の商品の適用を拡大し2002年までには全車適用が完了する予定です。また、燃料1リッターあたり35km走行可能な世界最高燃費のハイブリットカー“インサイト”も11月1日に発売を開始いたしました。さらに究極のエコカーと言われる燃料電池自動車の開発にも注力しており、2003年には完成車をご披露する予定です。

二輪車に関しても、排出ガスのグリーン化の成果として、2ストロークエンジンに関しては「酸化触媒内蔵マフラー」、「AR燃焼技術」、4ストロークエンジンの「PGM-FIシステム（電子制御燃料噴射装置）」、「エキゾースト・エアインジェクションシステム（二次空気導入装置）」など、様々な排出ガス浄化装置を開発し、二輪車国内新排出ガス規制に適合させた製品をいち早く発売し、適用機種を拡大を図っております。

#### 5. 騒音・振動について

自動車の騒音・振動問題は社会問題として昭和46年から「市街地を走行する際に発生する最大の騒音である加速走行騒音に対する規制」として導入され、その後も逐次規制強化がなされてきました。

例えば乗用車における規制値は

昭和46年は84dB(A)

昭和51年は82dB(A)

昭和54年は81dB(A)

昭和57年は78dB(A)、

そして平成11年10月1日からは76dB(A)と大変厳しい規制が設定されました。この値は、昭和51年規制から比べると音のエネルギーで4分の1、すなわち車を4分の1に減らしたのと同じ意味を持っています。

この厳しい規制値を達成する為には、技術的に大変難しい課題を解決して初めて実現できます。弊社は2年前に発売した新型アコードから今回の新規制値を先取りしており、現在生産されているすべての四輪車はこの値を達成しております。

二輪車については250ccを超えるものについては75dB(A)、125~250ccは73dB(A)、原付自転車は71dB(A)と更に厳しいものですが、すでに今年発売のモデルはこの値を大きく下回っております。

#### 6. 自動車広告のあり方について

自動車は正しく使用すれば、日常生活において便利で楽しい乗り物です。運転をもっと安全で楽しいものにするためには安全運転を心がける気持ちが大切です。ドライバーやライダーの方々に安全装備や安全な運転方法へのご理解を深めていただくようハード・ソフトの両面から安全についての理解を深めていただくよう広報・広告活動をしています。

#### 7. 公共交通機関と老人の状況について

ホンダは地球環境に優しくお年寄りや女性の方でも安心手軽に利用できる4種類の自動車を共同で使う近未来型地域交通システムICVS(Intelligent Community Vehicle System)を提案し実験を継続しております。「所有」から「共同利用へ」概念を変えることにより公共のスペースの有効活用にもつながり一人あたりの費用負担も少なくて済みます。人に優しく便利に使えること、生活環境での利用を第一に考えた ICVSは、自動車利用の新しいコンセプトです。参考までに ICVS、企業広告に関する資料を同封させていただきます。

ホンダはモビリティ（移動）におけるリーディングカンパニーでありつづけ、社会からその存在を期待される企業になりたいと考えております。

敬具





クルマ社会を問い直す会  
代表 杉田 聡様

平成11年11月5日  
日野自動車株式会社  
広報部長 高田晃弘



「モータリゼーションがもたらす諸問題に関する質問状」へのご回答

拝啓

時下益々ご清祥の事とお喜び申し上げます。

また平素は弊社事業にご理解賜り厚く御礼申し上げます。

遅くなりましたが10月20日付け貴信標記質問状に対しまして、下記の通りご回答申し上げますので宜しくご査収下さい。

なお、本質問の回答に先立ち重要な前提条件であります弊社事業内容のご紹介させていただきます。

弊社は大中小型トラック、バスを主要製品とする商用車専門メーカーであり、乗用車、二輪車は生産販売いたしておりません。従いまして回答に当たりましては商用車専門メーカーとしての立場からの回答となることをご了解賜りたく宜しくご確認下さい。

当然の事ながら弊社は社団法人日本自動車工業会(以下自工会)の会員であり、その一員として自動車全般に関わる諸問題に対し社の重要課題として検討・改善を続けて参る所存です。

敬具

記

## 1. 膨大な自動車事故死傷者について

自動車に関係した事故で毎年多くの死傷者が出ている事実を弊社は自動車メーカーとして厳粛に受け止めており、大変残念な事と考えております。弊社はこうした悲惨な事故を無くすべく、弊社の製造する製品につきましては事故を起こさない安全な車を目指した改善を進めており、社としての最重要項目として研究開発を行っております。更に、関係諸官庁・自工会等との連携を密にし、道路・信号機等の交通インフラの整備、ドライバー教育等可能なあらゆる方策を検討・具体化する努力を今後とも積極的に推進して参ります。

## 2. 「交通安全教育」のあり方について

「新たな交通安全教育の組織化」については運転者教育に関し、弊社系列販売店とも協力して自動車使用者に対する安全教育を実施しております。また「交通環境を子どもやお年寄りにあわせる努力」につきましては、弊社のみにて実施する事は困難でありますので、業界、関係諸官庁とも協力して推進して参ります。



### 3. 安全な街づくりについて

ご指摘の通り、企業自らが生み出した製品が生活環境を悪化させるような事態を防ぐことは、企業の社会的責任であると考えます。またその社会的責任を果たすよう努力致しております。ご指摘の道路、都市計画推進につきましては、その必要性を認識しており、旧来より業界内や行政に対し、推進を要請しております。今後も推進を働きかけて行く所存です。

### 4. および5. 大気汚染、騒音・振動について

弊社は「安全性の確保」と共に大気汚染・騒音・振動等の「環境問題への対応」を自動車メーカーに対する社会の二大要請と認識しております。ご案内の通り我が国では現在、欧米と比べても決して遅れを取らない厳しい各種の環境基準が設定されております。弊社はこれらの規制値を着実にクリアすべく多大な研究開発費と設備投資を行い、積極的な対応を行って参りました。また低公害ハイブリッド車を91年に世界に先がけて開発・発売しております。今後はディーゼルエンジンの更なる低公害化と併行し、メタノール車や水素エンジン車等の低公害車の実用化に向けた研究・開発を推進して参ります。

### 6. クルマ広告のあり方について

クルマ広告における安全・低公害への啓蒙につきましては、「シートベルト着用」「スピードをひかえた安全運転」「正しい整備の促進」を記載推進しております。今後更に、広告に際して安全・低公害への呼びかけを充分配慮して参ります。

### 7. 公共交通機関と老人の状況について

前述の通り弊社は大中小型トラック・バスの専門メーカーであり、いわゆるマイカーと呼ばれる範疇の自動車は製造しておりません。ちなみに弊社ではお年寄りや障害者にやさしい低床バスやリフト付きバス、小型コミュニティーバス等を開発し、ご利用頂いております。更に、これからも一層便利で人にやさしい車のあり方を研究し、実現して参ります。

以上

#### ■回答がなかった企業

株式会社いすゞ自動車  
株式会社スズキ  
株式会社ダイハツ工業  
株式会社トヨタ自動車  
株式会社日産自動車  
株式会社日産ディーゼル工業  
株式会社富士重工業  
株式会社マツダ  
株式会社三菱自動車工業  
株式会社ヤマハ発動機

#### 熊本県水俣市で開催 第8回環境自治体会議のお知らせ

2000年5月24日(水)～26日(金)に、熊本県水俣市(水俣市役所を中心とした会場)にて開催されます。

分科会は25日(木)の9:00～16:00に水俣市役所の隣の公民館で開催されます。テーマは各々既に決定済みで21種類あり、参加者はその中から選んで参加します。分科会では、提案者3人が各々20分間まで、理由を説明し、討論に入ります。

#### ■事務局

第8回環境自治体会議事務局

〒867-0000 熊本県水俣市陣内1-1-1 水俣市役所 環境課  
関氏 TEL:0966-63-1111 FAX:0966-63-9044

3月中旬に資料・申込書などの発送が可能とのことです。

※情報収集とご参加予定：三宅浩太さん(TEL:096-368-4620)



## 「モータリゼーションがもたらす諸問題に関する質問状」 に対する自動車メーカーの回答について

1999年12月20日  
クルマ社会を問い直す会

「クルマ社会を問い直す会」は、10月20日付けで、自動車メーカー11社に対して、「モータリゼーションがもたらす諸問題に関する質問状」を送付したが、これに対して、(株)本田技研工業ならびに(株)日野自動車の2社が回答を寄せた。11月3日付けで催促状を出したが、他の9社、すなわち(株)スズキ自動車、(株)スズキ、(株)ダイハツ工業、(株)トヨタ自動車、(株)日産自動車、(株)日産ディーゼル工業、(株)富士重工業、(株)マツダ、(株)三菱自動車工業は、最終的に何の回答も示さなかった。

この態度は、これらの9社が、おびたしい種類のしかもきわめて深刻な社会問題を引き起こす製品を作り続けている事実に対して、メーカーとしてほとんど社会的責任を自覚していないことを、かま見せているように思われる。今日、環境に対する意識はかつてなく高まっているが(9社中には、環境への配慮を社是とするかのようなコマーシャルを流しているメーカーさえある)、それにもかかわらず、何ら自らの企業活動の影響を顧みない姿勢に、小さくない驚きと疑念を抱かざるをえない。

以下にのべるように、本田技研工業および日野自動車の回答は、いずれも満足のできるものとは言い難いが、少なくとも両者は、「質問状」に回答しようとする姿勢を示した点で、まだしも真摯であったと評価できるように思われる。

最初に以上を指摘した上で、以下に2社の回答についてコメントする。

### 本田技研工業、日野自動車の回答について

2社の回答は、「問い直す会」が出した全質問項目にひとまず回答しているが、子細に検討すれば、残念だが、いずれの質問に対しても満足に答えているとは思われない。ほとんどすべて質問への回答を回避した上で、ひとまず関連すると思われる事項について(とはいえこちらの質問をかなりずらして)、自社の従来の対応および販売戦略を、単に紹介しただけにすぎないように思われる。

#### 1. 膨大な自動車事故死傷者について

質問1は、従来の交通安全対策に疑問を呈し、自動車事故の本質的な原因を指摘した上で、この基本的なシステムが維持されるかぎり、現在の規模の人命(ことに歩行者・自転車利用者の)の犠牲を避けられないが、そのことをどう考えるのかと問うている。しかし2社いずれの回答も、従来の交通安全対策の延長上でしか問題をとらえようとしない。従来の対策を批判的にとらえれば、自らの企業活動の是非について問わなければならなくなる以上、この対応は企業としてある意味で当然であろうが、もたらされている社会問題の大きさを思えば、社会的責任に対する自覚が低すぎると言わざるをえない。

また回答はいずれも、ここでとくに限定して提起した「歩行者・自転車利用者」の事故を、自動車事故全般に拡散してしまっている。それは、従来メーカーが、「歩行者・自転車利用者」に対する配慮は基本的にしてこなかったからであろうが、それに配慮した場合でも、通常の車両よりも歩行者にとってダメージがいくらか少ない車両を作っているという、免罪符的な回答以上にはなっていない。

#### 2. 「交通安全教育」のあり方について

質問2は、クルマが野放図にいたるところを走り回る現状を正すこと、そして「交通環境の方を子どもやお年寄り等の弱者にあわせる」ことを前提とした交通安全教育の必要を提起した。

これに対し本田技研工業の回答は、「他者に対する思いやりや安全マインド」の育成を口実に、幼児・児童や青少年をおしなべて「未来のドライバー」と位置づけて自社製品の拡販につなげようとする販売戦略が、あたかも自動車事故死傷者を削減する施策であるかのように記しているが(「親子でバイクを楽しむ会」など)、むしろこれは「問い直す会」の問題提起を真摯にとらえようとする姿勢が十分に欠けているかを示している。しかも、青少年をクルマ依存に画一化する二輪・四輪の「安全運転教育」の学校教育への普及・拡大が、発祥国のアメリカでも破綻しつつある現状について、完全に無自覚である。



日野自動車は、「交通環境の方を子どもやお年寄り等の弱者にあわせる」改善は自社だけではできない、と率直に記している点で正直であると言えよう。ただし、業界・官庁と協力して推進する努力をすると記すだけではなく、従来のような、モータリゼーションの弊害を増すことにつながる交通安全教育ではなく、あくまで社会的弱者の安全を第一に考慮した公正・中立な交通安全教育を、自動車業界としても積極的に容認・普及する時期が来ていることを理解すべきであろう。

### 3. 安全な街づくりについて

項目3についても、回答は同じ姿勢に終始している。「問い直す会」としては歩行者優先の街づくりを推進し、ハンブ・歩道の設置のために資金を提供する用意があるかどうかと問うているのに、本田技研工業は単にソフト、ハード（といってもここでの「ハード」は単なる車体改善）の両面で努力をしたと回答しているだけである。要するに、こうした街づくりに協力する意志はないということなのであろう。自動車メーカーとして、社会的責任を忘れた完全な居直りと感ぜられる。

日野自動車が、この点での責任を認めると記している点で、本田技研工業に比べて真摯さが感じさせられる。ただし、「努力」の結果にどれだけの実効性が伴っているかは、疑問に思われる。また、「努力している」という言い分自体の真実味を疑わざるをえない。ことに、おびただしい量の（日野自動車の主要製品である）大型トラックがいたるところを走り回って、街々を危険にしている日本の現状は、ヨーロッパ諸国では例を見ない異常な事態だけに、なおさらである。

### 4. 大気汚染について

項目4は、従来販売され利用されてきた（そして今も日々利用され、また今後も長きにわたって利用されるであろう）おびただしい量のガソリン車・ディーゼル車について問い、また現状の大気汚染を改善するための「速効性」ある対策について問うているのに、いずれもの回答もこれに満足に答ええないまま、自社製品の単なる宣伝に終始している点は、不誠実と言わなければならない。ことに、膨大なディーゼル車（トラック）を作り続ける日野自動車が、満足に答えようとしていない事実、その感を強く感じざるをえない。しかも、個々の車両について排気ガス量を押さえても、全体として車両の数が増え続ければ、個々の車両ごとの改善の効果は抑えられてしまうことに、2社ともに何の釈明もしようとしていない。

### 5. 騒音・振動について

項目5についても、前項とまったく同様の態度を問題にせざるをえない。

### 6. クルマ広告のあり方について

項目6についても、「問い直す会」の問いかけは完全に無視されている。その代わりに、「安全装備」「安全運転」の理解を深める広告を出す（本田技研工業）、「シートベルト着用」「スピードをひかえた安全運転」「正しい装備の促進」の必要を広告記載する（日野自動車）と、従来と何ら変わらない方針をくり返すだけである。他の項目の場合もそうだったが、こうした回答を見ていると、メーカーは何らメーカーとしての社会的責任を自覚しないばかりか、新たな問題提起に対しても、十分に考え・検討する能力と誠実さを欠いているとしか思われない。いかに、利潤追求を至上命題とする企業であろうと、その視野の狭さと責任に対する無自覚に対しては、驚きを禁じえない。ことに、子どもやお年寄りを含む弱者に対する配慮さえ見せようとする姿勢は、はっきりと非難されるべきであると感じる。

### 7. 公共交通機関と老人の状況について

項目7についても、同様である。ここに見られるのは、関連した（とひとまず了解される）項目に、強引に自社の製品や販売戦略を結びつける姿勢だけであって、出された質問を真摯に受けとめ、それを誠実に追求しようという、当然の社会的責務がまったく感じられない。日野自動車は、たしかにマイカーは作っていないが、自社製品であるおびただしい量のトラックが、同じようにして公共交通機関である全国の鉄道を衰退させる力となった事実について、何の反省もしていないように見える。

ただし日野自動車が、バスメーカーとして、コミュニティバスの開発・利用促進に今後も努力すると答えた点は評価に値すると信ずる。今後も、この姿勢を堅持した上で、お年寄りや障害者に配慮した、より利用しやすいバスを製造するよう期待したい。

以上



## 報告 自動車運転者への酒類提供問題を外食店へ提起

毎年、年末年始などでは飲酒の機会が増え、飲酒運転も多くなります。夜間の事故のうち、かなり多くの事故が飲酒後の運転者により引き起こされています。自損事故以外に、ほかの車・道路施設や、そして歩行者への一方的被害も少なくありません。対歩行者事故で、飲酒運転の場合、轢き逃げが多くなるという統計があります。(図1)

また、損害保険協会は、飲酒運転事故による社会的損失は金額に換算しても大きなものであるという研究結果を発表して、警告しています。(図2)

外国では、飲酒運転は厳罰となったり、酒類提供者さえ罪が厳しく問われる地域もあります。

日本では、飲酒運転に甘い風潮があるように思われます。しかし、自動車を運転する予定の者への酒類提供は、道路交通法違反となります。(道路交通法 第六十五条②「何人も、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。」)

飲酒運転による事故とその被害者を減らす、有効な対策のひとつとして、運転者に対しての酒類提供時点で何らかの制限を設けることが考えられます。そこで、酒を提供する側、外食店に対して、質問書の形をとって要望を伝えることを試みました。

大手外食店26業者と、2業界団体に対して提出しました。

この問題はクルマ問題だけでなく、お酒をどう扱うか、というテーマでもありますので、クルマ問題の団体以外にも広

酒酔い	113億円	}	613億円
酒気帯び	400億円		
基準以下	246億円		
検知不能	100億円		
飲酒なし	10,284億円		
その他	424億円		
計	11,568億円		

【図2】「第一当事者が、飲酒運転をしていた事故による損失額は、613億円」にのぼります。この人身損失額は、事故で死傷した人の治療費、慰謝料、休業損害、遺失利益等の合計です。飲酒運転により、大きな社会的な損失があると見ることができます。(『交通事故死傷者の人身損失額と受傷状況の研究』1999.4 日本損害保険協会交通安全推進グループ 図版含)



【図1】死亡事故を起こした運転者のうち飲酒ありと判断される割合は、夜間で23%にも達しています。また、「ひき逃げをした運転者に事故現場から逃げた理由を聞いたところ、『飲酒運転が覚悟することが怖かったから』と回答した運転者が約3割を占めていたという調査結果があります。(財団法人交通事故総合分析センター「イタルダ・インフォメーション 1998 AUTUMN No. 18」より 平成9年の統計 図版含) さらに『ひき逃げ事件で検挙された容疑者のうち過半数が「飲酒していたために逃げた」と逃走の動機を話しているという地域もあります。(引用：山形県の例 99.02.10 毎日新聞山形地方版山形)

く賛同(連名)団体を募り、6団体での提出となりました。

提出の結果、5社からの回答を得ることができました。5社の回答内容と、無回答の業者・団体について次頁の表に示します。

たいへん興味深いことに、1社(株)つば八のみが突出して良識的な対応をマニュアル化しています。運転者への酒類販売の違法性を明確に認識しており、他の社・団体との違いが浮き彫りになりました。

(株)つば八の実践例は、どの社もその気になればできることを示す好例であり、これを業界全体に徹底してほしいものです。

この種の要請は今後も、年末年始に向けて、毎年繰り返して続けたいと思っています。

回答によれば、つば八の取組みも、開始してまだ1年も経っていないとのこと。こんご提供する側の取組みの強化が期待されます。

この質問書提出について、文書作成・取りまとめ・連名団体のお誘いなど、藤本・足立を中心に行いました。質問書・回答書式などお知りになりたい方は、お問い合わせください。



## ■質問項目

1. 注文を受ける際に口頭などで、その客が自動車を運転する予定がないことを確認しておられますか。
2. 入り口やメニューシートなどに、自動車を運転する予定がある方には酒類販売ができないことを、目立つように掲示・記載しておられますか。

【要望事項】以上2項目について、実施なされていない場合は、実施をお願いいたします。この種のことはサービス低下と受け取られてしまう可能性もありますが、何よりも「人命を守る」という視点で、ご検討をお願いします。

3. 以上の他に、客が飲酒運転をしないよう何らかの対策を取っておられますか。

※上記質問に関連して、この際アピールされたい事がございましたら、ぜひお書き添えください。

## ■5社の回答内容

社名	株式会社コロワイド	養老乃瀧株式会社	ワタミフードサービス株式会社	株式会社大庄	株式会社つぼ八
質問1 確認	現状としては確認はしておりません	現行、確認できておりません。	特に現在では行っておりません。私共の主力業態「和民」は居酒屋として駅前立地をメインにしております。駐車場ももっていないためです。	当社の店舗は全店駅前立地にある為、駐車場付の飲食はありませんので上記のような確認はしておりません。	当然しております。 (接客オペレーションマニュアルを参考して下さい。)
質問2 掲示	いません	店舗統一規格として、目立つ位置に掲示、注意を呼びかけております。	新業態「和み亭」(現在3店舗)ではお客様向けに駐車場付きのため、レジフロントに「飲酒運転はお止め下さい」のポスターを掲示しております。	しておりません。	当然しております。 (資料の②と③)
質問3 他対策	店には、現状としては駐車場の用意はありません。また店舗もほとんど駅に近い為、車利用のお客さんはいないものと思われま	特に、郊外立地の店舗については、タクシー会社、代行会社の協力を頂き、店内に電話番号を掲示する様、努めております。	上記「和み亭」では代行運転サービスを店舗にて告知しております。お客様の要望に合わせて店舗フロントで受け付けられるようになっております。	しておりません。	当然しております。 (資料の④) (お客様が周囲(友人・知人等)の勧めにより、万が一飲酒をしてしまった場合。)
アピール		当社は、フランチャイズシステムを採用している為、多くの加盟店がございます。加盟店に対しては各種オーナー会議にて飲酒運転防止の指導を行い、また、配布媒体には必ず掲載する様にしております。	特にございません。	ロードサイドに面している店舗こそ上記のような指導を行うべきと考えます。	同封致しました資料は平成11年第2回つぼ八グループ店長研修会のテキストの中で確認したものです。(第一回目2/2~2/24→福岡~東京まで全国9会場1160名出席、第二回目7/6~8/4→札幌~沖縄まで全国9会場1200名出席)トップの強い指示があり、警察に相談をし、実施致しました。

### ■株式会社つぼ八解答の資料について

社内資料のため一般公開はできないとのこと。  
接客オペレーションマニュアルには、ドリンクオーダー時に、車での来店を確認し、酒類の提供ができない旨説明するように書かれている。

また、資料は、『日経レストラン』1999年5月31日号のQ&Aにて、車の来店客の扱いについて、酒類提供により飲食店主が書類送検された例をひいて、対策が書かれている。

### ■提出連名団体

- クルマ社会を問い直す会
- クルマ問題フォーラム
- 全国交通事故遺族の会
- アルコール問題全国市民協会 (ASK)
- 日本消費者連盟
- イッキ飲み防止連絡協議会

### ■回答をいけなかった社・団体は以下のとおり。

- (株)木曾路
- サト レストランシステムズ(株)
- (株)西洋フードシステムズ
- ロイヤル(株)
- (株)すかいらーく
- (株)東天紅
- (株)デニーズジャパン
- (株)リンガーハット
- テンアライド(株)
- (株)フレンドリー
- (株)フォルクス
- (株)サポロライオン
- (株)藍屋
- (株)ジョイフル
- (株)榮太郎
- 北の家族(株)
- (株)サイゼリヤ
- (株)ココスジャパン
- (株)松屋フーズ
- (株)村さ来本社
- チムニー(株)
- 社団法人 日本フードサービス協会
- 社団法人 国際観光レストラン協会



「行ってらっしゃい。クルマに気をつけてね」どの親も子どもにそう声かけするのがあたりまえになっている。それほど通学路でさえ危険がいっぱい、クルマがいっぱいということ。

クルマに関係した事故で毎年7万人以上の子どもがケガを負われ、500人をこえる子どもがクルマに命を奪われている。いま子どもの生命にとって、クルマほど危険なものは他にみあたらない。

しかも道路と駐車場が、子どもから原っぱや空き地などの遊びと緑の空間を奪った。40年前と比べると現在の「子どもの遊び場」の面積は20分の1。大都市圏では40分の1にまで激減した。

喘息、アトピー性皮膚炎、アレルギー性鼻炎など、クルマの出す排気ガスによる大気汚染の影響も深刻だし、幹線道路沿いでは、頭が痛い、イライラする、眠れない、落ちつかないといった健康被害を訴える子どもが増えている。騒音、振動が子どもたちの傷病率を高くしている。

「幼い頭に黄色い帽子やヘルメットをかぶせ、かたじけなりの児童公園をあてがって事足りるとするんじゃないかと、道路そのもの、交通安全教育、クルマ利用のあり方とかを根本から問い直すときがきているのでは」と京都市に住む看護婦・今井好子さんは語る。「クルマは便利な乗

## 平和な国で、たくさんの子どもの命が奪われている

### ●クルマ社会を問い直す会



り物です。でも子どもたちにこれだけ大きな危険と被害を与えている現実をもっと深刻に受けとめるべきじゃないかしら」今井さん自身、当時10歳だった男の子をクルマの事故で亡くしている交通事故被害者遺族だ。今井さんが会員として活動する「クルマ社会を問い直す会」は、クルマ優先社会を変えることをめざして95年春につくられた。いま北海道から沖縄まで会員は全国に300人ほど。道路写真展を開いたり、さまざまな団体への要請活動、シンポジウムなどを主催したりしている。

「子どもの安全を考えることは、高齢者や障害のため移動困難な方にも安全な交通権を保障することにつながって、歩く人の生活を豊かにすることだと思うんですよ」人間が人間らしく取り扱われなければならない」という赤十字の理念を支えにする今井さんは、東京の下町育ち。「荒川の都電と溶け合った町並みが好きで、少しくらい時間がかかっても路面電車で揺られて通学しました。今でも京都より落ちついたまちだと思います。京都がほんとうに京都らしくなるように、路面電車の行き交うまちの風景を全国に向けて広げてほしいです」■

クルマ社会を問い直す会  
代表/杉田 聡 (帯広畜産大学教授)  
お問合せ先  
〒234-0051 横浜市港南区日野9-1-9 (高梨方)  
TEL&FAX 045-844-9944  
E-mail:hfh00545@nifty.ne.jp

○入会ご希望の方は  
下記郵便振替口座へ会費をお納めください。(年額一口2,000円)会費納入を入会の意思表示とさせていただきます。  
クルマ社会を問い直す会 00140-7-39161

2000年 Winter

『メディアレポート』

※交通やまちづくり関連の出版物で知られるつむぎ出版の関連印刷会社

「きかんし印刷」が発行する非売の情報誌(季刊)。学識者、マスコミ等へ配布されているものです。

会に関する報道や、会員の投書が新聞・雑誌に掲載された場合、ぜひご紹介ください。



## 不快感覚える 車の指示音声

大学教授 菊池 悦朗

(金沢市 57歳)

歩行者や自転車利用者の側に立った交通環境の改善のための研究や日常の実践を続けてきた私は、暴走、騒音を振りまく運転を車社会がもたらす最大の害悪だと考えてきたが、しばらく前から、極めて今日的と思える気味悪い害悪が加わった。それは一部のトラックやバスから流されるテープによる指示音声だ。

「左へ曲がります」と「バックします」、あるいは京都市バスの「左へ寄ります」などなど。真の安全とは無関係なこうした安易な方法が取られていることに、日ごろ不快感を覚えていた。機械音声を発しながら、スピードを落とさず、角を曲がるトラックも見かけ

る。かつて私は、独特の不快な音をたててアスファルトを削ったスパイクタイヤの追放に向けて様々な方法で戦ったが、当時はノースパ

イク車を見かけるとほっとしたくらい「スパイク」は猛威を振るっていた。機械音を発しないトラックやバスに出合うとほっとする

ような異常な事態になる前に、こうした無礼な音声はやめ、実効ある安全対策を追求してほしい。バス内やエスカレーター



などにおけるテープによる注意放送も、真のサービスや安全性の追求を怠った無礼なものであることは言うまでもない。

1999年12月11日  
朝日新聞朝刊『声』

## 脱クルマの流れを

杉田 聡

たった一人の死が、行政機関を動かし制度の改善に結びつく場合がある。一九九九年七月に起きたハイジャックの際、機長の死はハイジャック防止体制の欠陥を変えさせる力となった。私たちは今、激しい気持ちでこの機長の死を振り返る。

だが、一人どころか毎年何千という人の命が奪われ続けても、一般市民はむろん、この事態に責任を負う行政機関さえ何の痛痒も示さない分野がある。それが、自動車交通である。これは真に異常な事態である。

「交通事故」のために命を奪われる歩行者・自転車利用者は、毎年五、五〇〇人にのぼる(厚生省統計九三一九七年の平均)。そこには、四六〇〇人にのぼる子ども、三四〇〇人に達する老人さえ含まれている(同)。そしてけがをさせられる人たちは、実に毎年二、二万人に及ぶのである。これだけの被害が出ているというのに(厚生省統計からもれた人を考慮すれば、被害者はさらに多い)、所轄官庁は何ら問題を自覚していないように見える。航空機では、たった一人の命が失われても運輸省が改善に乗り出すのに、自動車交通では毎年五五〇〇人も命が奪われても、あたかも何事もなかったかのごとくである。

確かに政府は一定の対策をとっている。だがそれは、これだけの犠牲を生む交通システムを無傷のまま放置した上で、子どもたちに「交通安全教育」を施し老人に夜光ワッペンを装着させるなど

## 貨物の輸送に

### 鉄道見直しを

塚本 敬

(東京都中野区 33歳)

十月末、首都高速道路を走る過酸化水素を運ぶタンクローリーが爆発事故を起

こした。大型貨物車が引き起こす痛ましい事故が続いている。

「モーダルシフト」が叫ばれて久しい。自動車から鉄道・船舶に輸送を転換することだ。

ところが、年間約八十万件の交通事故が起き、二酸化炭素や窒素酸化物を大量

に発生させる自動車による貨物輸送が増え続け、環境、安全性に優れた鉄道貨物には、ほとんど公的支援が行われていないのはなぜだろう。

この狭い国土に、欧州のドイツやフランスと比べ、国民総生産当たり一・五倍から三倍のトラックが走っ

ているという。痛ましい事故をこれ以上起こさないためにも、鉄道貨物輸送の活性化が必要だ。貨物駅の整備や、線路使用料の負担を一般財源で行うことなどを真剣に検討すべきではないだろうか。

1999年  
12月2日  
朝日新聞  
朝刊『声』

2000年1月20日刊  
岩波書店編集部編  
『これからどうなる21  
— 予測・主張・夢 —』  
※冒頭のみ転載

すぎた、さとし  
一九五三年生まれ  
香広産業大学教授  
北海道帯広市  
「クルマが優しくなるために」(ちくま新書)  
「クルマ社会と子どもたち」(共著、岩波ブックレット)  
クルマ社会を問い直す会  
http://www.nacnashiki/znk/  
全国交通事故遺族の会  
http://www.aashi-net.or.jp/qy4k-nt/izoku.htm  
青空の会  
http://www.aashi-net.or.jp/~wktz-1stw/



## 会計より 青木勝

今回は振り込み用紙を同封します。4月からの2000年度の会費納入を、お願いいたします。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。未納分も合わせてお願いします。

今回は2月29日までに会費納入された方で整理しています。12月1日から2月29日までに会費を払い込んでくださった方は16個人・団体です（4月からの合計は240個人・団体）。そのうち6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6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。

## 2000. 5. 20 特別企画「誌上パーティー」へのお誘い —自由投稿のお願い—

早いもので、会発足から5年、この冊子も次号で20号を迎えることになりました。しかしこの会の仲間にとどのような方がいらっしゃるのか、またどのような思いでかかわっていらっしゃるのか、なかなかお互いに知る機会がありません。そこで記念すべき20号は、特別企画として、誌上パーティーを開きたいと思います。

自己紹介あるいは日頃抱いているクルマ社会に対する思いや体験談など、自由に語っていただければ有り難いと思います。字数は、400字程度。一言でも結構です。沢山書きたい方は1200字まで。怒りの写真1枚でも結構です。締め切りは2000年5月20日、会は5周年、『クルマ社会を問い直す』は20号です。（編集担当）

## ■ 編集後記 ■

- 1月30日尼崎道路公害裁判の原告勝訴は「クルマ社会を問い直す」大きなできごと。判決は何よりも、身体の弱い被害者の方々の、長い頑張りの賜物。当事者でない健康な私のような者は、対策命令の恩恵を受ける側。感慨深いなかに少し後ろめたさがあります●投稿が少ないので、次号に皆様のご奮起を期待します。原則としてポツはありません。会員と寄贈をあわせて400名程度の方が読者です。情報や思いを伝える場として、どうぞご活用ください●今回ご多忙であり関われなかった高梨さんは、後記なし、とのことです●みなさま総会でお会いしましょう。クルマにお気を付けて。（藤本）
- 毎年のことではあるが、私の住む市でも今年は格段に雪が降った。その際まっ先に幹線・準幹線道路では、除雪車による除雪が行われるが、それはクルマを通すためだけのもの。緊急車両の通行の確保が、大義名分なのだろうが、道路の雪は全部歩道や道路の端、家の前に積み上げられる。ゆえに人は轍のある狭い道を、全く緊急でない(?)クルマを除けながら歩くことになる。除雪車の入った雪道は、歩行者の屈辱感と車優先社会を思い知らされる所でもある。（三田）