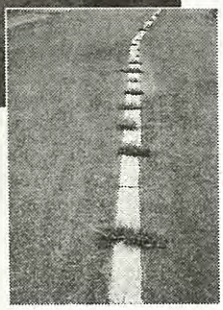
# クルマ社会を問い直す 第29号

2002年9月30日発行（年4回発行）一部400円（送料含）
http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk　mail:kstnk@clubaa.com

発行：クルマ社会を問い直す会
代表：三田直水
連絡先：裏表紙の各世話人
編集：足立礼子・和田浩
入力・校正：山室真澄・藤本真一
郵便振替口座：00140-7-39161


●2002年度活動メインテーマ●

## クルマ社会と子ども



鳥取市を流れる千代川に沿った、長さ十数キロの自転車道路。道の真ん中で親子がのびのびと自転車で遊んでいます。私はこの道が好きでよく散歩します。
クルマが通らないので、道の真ん中に草が生えています。コンクリートやアスファルトの隙間から、草が根を張ってしっかりと生きている姿に、いつも感動します。（撮影と文／2点とも三田直水）

### ●会の目指すもの●

・クルマ優先でなく人優先の社会へ
・安全に道を歩きたい
・排気ガス、クルマ騒音のない生活を
・公共交通、自転車は私たちの足
・減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

### 目次


第39回鳥取県母親大会の移動分科会
「車イスで街を行こう！」に参加して（大嘉徳男）……2
ローカル線合理化より、鉄道活性化を
～JR西日本に要望書を提出（中里俊之）……3
東京大気汚染公害裁判勝利のための
7.23決起集会参加報告（渡辺進）……4
交通権学会函館研究大会に参加（中里俊之）……6
ドイツの自転車道について―交通権学会発表より（清水真哉）‥7
子どもを守る運動と私たちの会（杉田久美子）……9
案内板　ワーキンググループより……10
陳情等事例
―アイドリングストップに関する提言文（三田直水）……11
アンケートに答えてくれた子どもへのメッセージ（種村康子）‥12
投稿　「道路特定財源の用途見直し」
に対する私の心配（坂元孝二）……13
本会の会員であることを誇り（木村孝子）……13
問い直す会有志メーリングリスト開設（杉田正明）……13
90翁が「雲」に乗って
「奥の細道」山寺通信（小林和彦）……14
自転車は自動車と同等か？（須田篤）……14
QandA「違法駐車の車を傷つけた責任は？」……15
新入会員からのハガキメッセージ……15
私のイチおし（書籍）（『コンパクト・シティ』）……16
新・地域活動連絡係からのメッセージ
（島津陽子・高橋大一郎・赤壁毅彦・峰節雄）……16
2002年度総会へのメッセージ……18
高速道路建設推進、謎の企画広告（野村民夫）……21
会・会員に関する報道・投稿記事……25
ブックレット等の案内／投稿規定／事務局・会計より、ほか‥26
代表より／世話人・地域活動連絡係リスト……28

リポート イベント

# 第39回鳥取県母親大会の移動分科会「車イスで街を行こう！」に参加して

大嘉徳男

平成14年7月7日（日）、第39回鳥取県母親大会が、鳥取駅南の勤労者福祉センターで開催された。今回は6つの分科会でさまざまなテーマの基に議論が展開された。その第6分科会のテーマは、「車いすで街を行こう！」で、助言者として全国身障者問題研究会鳥取県支部長の山内巌氏を招き、体験分科会として展開された。参加者は、鳥取県母親大会の会員、本会の会員（代表・三田、大嘉）、エコー鳥取会員など9名であった。

山内氏の助言指導で、市街地道路は、身障者に考慮された道路環境にあるかどうか、公的施設やスーパーマーケットなどへの身障者の出入りはスムーズにいくのか、また、身障者が駅のホームへ上がり、列車の乗降が可能かどうか等の観点から、駅及び駅前周辺の市街地を車いすで約2時間半かけて点検した。

その結果、次のような問題点のあることが明らかになった。

**問題点1.** 市街地道路の歩道部分には、カラー舗装に凹凸の差の大きい箇所、また側溝のふたが編み目になっており、身障者が杖で歩行する際、はまり込む危険性のある箇所、歩道中央部に電柱があり、車いすでは走行不能の箇所があった。

**問題点2.** 市街地交差点に入る歩道には、段差や急斜面があり、車いすで横断歩道内を出入りするに困難な箇所があった。

**問題点3.** 鳥取駅のホームへの乗降は、身障者の場合、事前に駅へ申込み、設置されているエレベータで直接、ホームの西端へ上がれる。また、エスカレータでは、駅係員の誘導でホームへ上がることもできる。しかし、かなりの時間を必要とし、その使用時間制限もなされていた。

**問題点4.** 駅前百貨店へ入るための地下道へ降りるには、係員の誘導により、車イスで比較的スムーズに移動出来る。しかし、百貨店内へ入るドアは手で押さねばならず、車いすを使う人には抵抗感がある。また、百貨店内のエレベータは一般の人優先の内部構造で、ドアの開く時間が短く、身障者用のドアシステムが導入されていない。

**問題点5.** 鳥取駅南口前には、福祉車両専用の停車ゾーンが設けてあるが、普段は、一般車両が入り込み占領している。

**問題点6.** 市街地交差点には、歩車分離横断歩道が設置されている箇所も出来ている。車いすを使う場合、比較的急がないでも渡れるが、横断歩道帯をハンプのように少し高くして、安全のため信号内から出る車の速度を落とす必要もある。

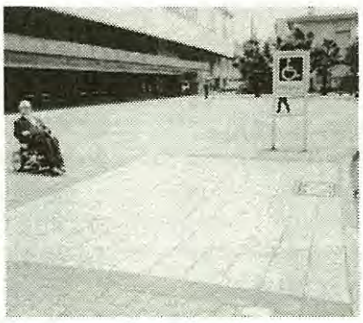
**問題点7.** 市街地商店街の歩道には、商店の陳列台のはみ出し、車道沿いの放置自転車があり、身障者の車いすでの移動を困難にしている箇所がみられた。

最後に、本分科会の申し合わせ事項として、「ちょっとした段差、斜面、きれいなカラー舗装は車イスにはとても大きな障害物。放置自転車、商店街の店先の陳列台など、通路がふさがれて通れない。障害者のためだけでなく、誰にとっても住みやすい街を考えましょう。」が採択された。

（鳥取県倉吉市在住）

母親大会本部前
（市街地点検への出発）

鳥取駅西側
（ホーム駅係員の説明を聞く）



鳥取駅南口前
（福祉車両専用ゾーン）

歩道中央部に立つ電柱
（車イスでは通りにくい）

リポート 会の活動

# ローカル線合理化より、鉄道活性化を ～JR西日本に要望書を提出～

中里俊之

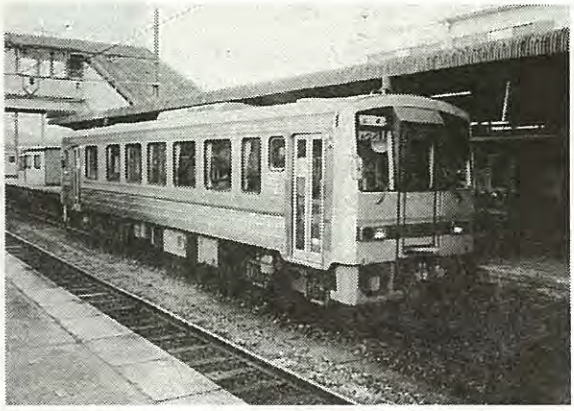
5月20日、当会は全国鉄道利用者会議と共同で、JR西日本に対して、これ以上のローカル線合理化策を転換し、鉄道活性化策の推進によって経営改善につなげるよう求める意見書を提出した。

拡大し続けるクルマ社会の影響はもちろん、2000年4月の改正鉄道事業法施行による路線廃止の自由化、そして、2001年12月の改正JR会社法の施行で、本州のJR3社については他の民間企業同様、事業計画に国の認可が必要なくなったため、JR西日本ではコストを切り詰めようと、徹底的な合理化が行われ、各地に多大な影響がでている。中国地方を中心にほぼ、全域の地方線区で本数減はもちろん、これまでに例のない乗降客1000人台の駅の無人化、2両以下に限定していたワンマン列車を4両にまで拡大、ついには線路の保守費を軽減するためのスピードダウン（中には時速10キロ制限という、信じ難い場所もあるらしい）まで行われた。広島県の可部線のように、廃線の危機に瀕する地域も出始め、憂慮していた矢先、山口県岩国市にお住まいの会員、林裕之さんから、会としてJRに意見書を出して欲しいというご相談を本人作成の意見書案と共にいただいた。

それによれば、前述のような事例に加え、「後乗り、前降り」方式を採用しているワンマン列車で、料金を払わずに後ろのドアから勝手に下車する乗客が多数出ていることや、過剰な冷房使用で乗客から不満の声が挙がっているとも書かれており、想像以上に深刻な状況であることが判明した。そこで私が手を加えさせていただき、正式な意見書として提出することとなった。

作成にあたっては単なる要望書に留まらないよう「より具体的に、より深く」を念頭に置き、相手が安易な反論をしにくいものにした。以下にその内容を紹介する。

まず、大量にローカル線の廃止、合理化が行われた北海道で鉄道事故死者がJR発足以降だけで7000人以上（全国では15万人以上）に上り、阪神大震災よりも多いことや、鉄道会社では厳重に管理されている「運転」作業がクルマ社会においては、学生などの素人や、病気の高齢者にまで課せられ、更なる危険を招いていること、環境破壊や都市、地方問題も悪化することを指摘した上で、鉄道活性化を図るための提案を6つに分けて以下のように提示した。その概略を簡単に紹介する。



ＪＲ西日本のローカル線でよく使われるキハ120系車両。写真は美祢線用。厚狭駅にて。

1. 列車内への自転車持ち込みや地方線区におけるパーク＆ライドを推進して下さい
2. 本数増や車両の改善でローカル線を活性化して下さい
3. 無人駅を再有人化や他の施設との合築、ワンマン運転方式の改善で活性化して下さい
4. 経費削減は路線合理化以外の方法で行って下さい
5. 新たな列車、サービス、切符類の設定・改良を更に進めて下さい
6. 鉄道のインフラ整備、安全対策は国費で整備がなされるよう主張して下さい

この内、2では空気バネを使って車体を傾ける低コストの方法で、カーブの通過速度を上げた、JR北海道の「ニセコライナー」の例を挙げ、短編成のローカル列車でも、こうした新技術の導入や増発で乗客を呼び戻せられると指摘し、これに加えてLRTの直通や、お年よりが足を伸ばしたり、横になったりできるよう、車内をお座敷仕様とした「ほのぼの列車」の導入を提案した。

3では不正乗車防止のため、ワンマン列車を北海道と同様の「後乗り・前降り」方式に改め、時間を限定してでも駅職員を再配置するよう求めたほか、無人駅を公共施設やコンビニ、スーパー、温泉施設等と合築を進めて活性化を図るよう提案した。

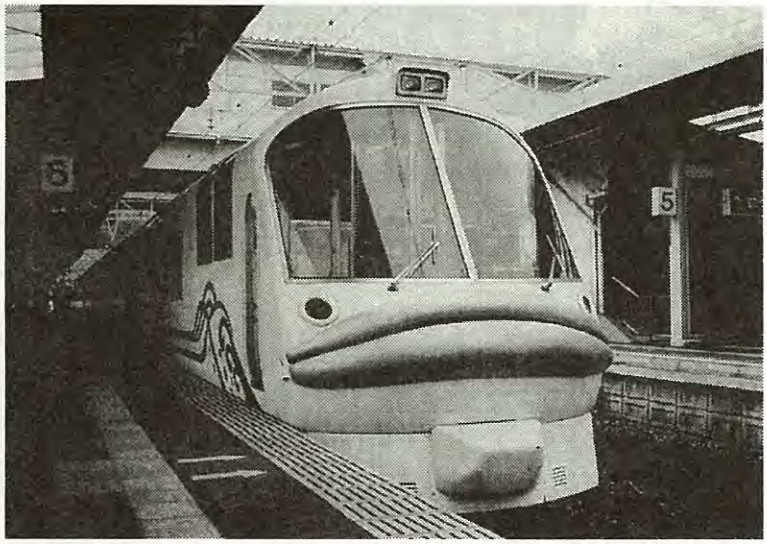
4では保守費用低減のため、西日本やJR東日本が開発中の新型まくらぎや省力化軌道の導入や、車輪がカーブ

に合わせて向きを変える構造への改善を推進することで、カーブへの負担を軽減できると伝えたほか、冷房の適正化のために、乗客自身がスイッチを入切して個別に調節できる「スポット空調」の導入などを求めた。

5ではローカル線活性化のため、JR東日本が最近各地で運行し、一日かけてローカル線沿線を探訪できるリゾート列車の導入や、新幹線に比べて立ち遅れている夜行列車の改善、JR九州が発売していた、一定の条件を満たせば大人一人の料金で子ども二人分を無料にでき、小駅同士の区間でも使用できる「ファミリーきっぷ」を導入することで、家族旅行の鉄道利用を推進するよう要望した。

6では安全対策や構造物の改修費用を国が道路だけしか支出しないのは公正な競争を妨げ、鉄道の衰退を招く要因になっているとして、JRとしても国や県にこうした費用を平等に支出するよう、主張すべきと申し入れた。

その後、JR西日本は前述の可部線の一部区間（可部－三段峡間46.2キロ）を来年11月で廃止する方針を固めたと伝えられた。片や、高速道は民営化しても採算がとれない区間は国費で建設のうえ、なんと無料で開放する方針が検討されているという。こうした不公正極まりないルールをただされない限り、クルマ社会の被害は留まることなく拡大し続けるのではないだろうか。（副代表）



山口県内を中心に走っていたイベント列車「フェスタ」号（現在廃止）。子どもの歓声が響くこうした列車も一部にはあるのだが……。小郡（おごおり）駅にて。右はフェスタ号の車内。

リポート 集会

## 東京大気汚染公害裁判勝利のための7.23決起集会参加報告

渡辺　進

当会では今年度も活動計画の中に東京大気汚染公害裁判支援を掲げています。会報でもこの運動は繰り返し報告されてきました。特に会報25号では、この裁判の弁護団の一人、小林容子弁護士が状況と課題をわかりやすく説明しています。その中で、この訴訟が先行する各地の訴訟の成果を受け継いだ最後の訴訟であり、次の3点に特徴があることが指摘されています。

1.初めて道路公害のみを問題とした訴訟であること
2.東京23区の道路網全体の面的汚染を問題としていること
3.未認定患者（公害健康被害補償法の認定を受けていない患者）を多く原告としていること

小林弁護士は最後に100万人署名運動に触れ、その重要性を強調しています。

さて、この秋に予定される判決で勝利を勝ちとるための決起集会が、7月23日、文京区民センターで行われました。開会挨拶の中で、本日（7月23日）午前、東京地裁から判決期日を10月29日午前10時とする旨の連絡があったことが報告され、その日まであと98日となる現時点で全面解決に向けて当面最大の課題である判決日行動

を成功させるために、しっかり意思統一をしようとの力のこもったアピールがありました。定刻にはすでに満員になっていた会場から、大きな拍手が湧き起こりました。

主催者からの報告や提案はいずれも力強いものでした。その重点のひとつである「全面解決をめざすたたかい」は、これまでの大気汚染裁判が全原告に対する損害補償・謝罪と公害対策を柱としていたのに対し、新たな被害者救済制度の確立を意識的にめざしたものであることが説明されました。「これはとてつもない課題だが、原因者負担による新たな救済制度を模索している東京都の状況や、公害環境対策を経営戦略の中で重視せざるを得ない自動車メーカー各社の事情などをみれば、勝利判決とそれをふまえた運動・世論の高まりによって、新制度確立への道を開くことは決して不可能ではない」との情勢判断が力強く示されました。

あらためて課題を整理しますと、まず、判決日（10月29日）には高い水準の勝利判決をかちとること、そのためのたたかいを判決日行動に向けて積極的にすすめることが第一です。しかし、それは、次の段階のたたかい、すなわち、全面解決をめざしたとてつもないたたかいの出発点にほかならないということになります。その全面解決の柱は下記の5点にまとめられます。

1. 責任の明確化と謝罪
2. 原告らに対する完全な損害賠償
3. 主要な財源を自動車メーカーの負担とする新たな被害者救済制度の確立
4. 公害防止対策の実施
5. 公害防止対策検証のための継続的協議機関の設置

特に3の柱がこの戦いの眼目であることが繰り返し強調され、そのたびごとに会場前列に並んだ青だすきの原告者たちの姿が目に滲みました。

集会の後半は、勝利判決をかちとるための判決日行動に向けてのとりくみの報告や討議に当てられました。当日（10月29日）の行動の主役は原告になりますが、広範な市民や団体が最後まで原告団の交渉に加わり、それを支援することが、特に自動車メーカーに対してとりわけ重要であることが指摘されました。この支援の運動がどれだけ世論に広く支持を拡げられるかが消費者全体の動向を左右するものとして、メーカーの最大関心事にならざるをえないということです。

当日、各被告メーカー（いすず、トヨタ、日産、日産ディーゼル、日野、マツダ、三菱）に対して100～200名規模の集団交渉を実現するためには、総勢1500名に達する一日行動を組織しなければならないとして、次のような動員目標が提示され、確認されました。

原告団500（全）、公害患者（川崎除く全国）100、神奈川・川崎（200）、東京700

（なお判決日行動に向けて、延べ1000名を越える規模の行動が予定されています）

集会はこのあと、各メーカーとのこの1年間の交渉経過の報告があり、また特別報告として、川崎大気汚染公害裁判における判決日行動についての生々しい報告があって、会場はすっかり熱気に包まれてしまいました。

最後に、まとめに立った原告団長から「くしくも、今日のこの決起集会の日に判決期日決定連絡があったことは、われわれの決意をさらに固め、勝利判決に向かって運動を一層盛り上げていくための天の啓示だ。みんながしっかり手を組んで前進しよう」との決意表明があり、割れるような拍手の中で閉会したのでした。

この訴訟運動は、当会の崇高で遠大な目的に合致するだけでなく、当会が全面的に積極的に取り組むべき運動の一つとして位置づけられます。従って、当会からも、団体としての参画のほか、会員一人一人ができる範囲で、この判決日行動あるいはそれに向けての準備行動（100万人署名運動、カンパ協力など）に参加することが期待されます。

（地域活動連絡係）

## 東京大気汚染公害裁判
## 10／29に判決予定

1996年から足掛け7年、いよいよ東京大気汚染公害裁判の第1次判決が10月29日に出ることになりました。特定の道路だけでなく都心全体の被害者への救済が認められるか、また、大気汚染の責任として初めて自動車メーカーがどのように裁かれるか、注目されます。判決当日には、原告・支援者らにより、裁判所前・東京都庁前で行動、また被告である自動車メーカー・国・東京都と交渉を実施する予定とのことです。

（文責：事務局・藤本）

リポート 学会

# 交通権学会函館研究大会に参加

中里俊之

交通権学会の2002年度研究大会が7月27、28日の両日、函館勤労者総合福祉センター「サン・リフレ函館」にて開催された。函館でこのような行事が開催されたのは初めてで、両日で50人を超える参加者があり、熱気あふれる大会となった。当会主催の行事ではないが、私を含む多くの会員が参加し、会に関連する有意義な話も多数あったので紹介する。なお当日、私は月末の多忙期にあたり、仕事を休むことができなかったため、会場と仕事場の間を自転車で往復することとなった。このため一部、説明不足の点があるかもしれないが、お許し願いたい。

初日は自由論題となり、私は第一番目の発表で「函館市電の現状と課題」と題して講演した。これは前28号会報の「活性化へ向けて加速する函館市電」の内容に、更なる低床化や路線延伸に関するものを中心に加筆したものである。このうち、低床化に関しては連接車方式がまだ、採用されないのは上下線の間隔が狭く、カーブでのすれ違い時に電車同士が接触する恐れがあるためで、解決には車線規制か道路を拡幅するかして、間隔を広げる必要があると話した。また、延伸については郊外の中心地である美原地区や函館空港方面などが有力視されているが、まだ、具体化していないこと、資金面や延伸先のクルマとの関係はもちろん、赤字路線も含めた市営バス全路線を統合した函館バスとの関係がカギであることを説明した。更にJRとの連携面の課題や、中心街のトランジットモール化、燃料電池を用いて架線なしで、函館山山頂への延伸案など、私自身が考えた将来構想を提案した。

参加者からは元日に起きた亀田八幡宮の暴走族乱闘事件（28号参照）と付近の市電路線廃止はどう、関連しているのかといった質問や、路面電車サミットに向けてのアドバイスや私の活動全般に対する励ましの声まで寄せられ、大変恐縮した。まずは何とか成功したようである。

この後の発表では会員の川村雅則さんが「不安定就業者としての貨物軽自動車運送事業者」と題して講演し、市内近郊向けの配達用トラックへの同乗調査を通じて、不況と規制緩和政策のもとで長時間労働や不規則労働、低賃金などが横行し、慢性的な疲労による事故や重病の危険を、近距離むけであっても多くのドライバーが抱えるトラック業界の実態を明らかにした。奇しくもこの後、東名阪道で居眠り長距離トラックの大事故があり、彼の調査結果が裏付けられることとなった。

交通権学会第1日目の会場

この他、会員の清水真哉さんによるドイツ・ハンブルクの自転車道について（p7参照）の発表や、当会の会員以外からも路面電車の速度向上策など、興味深い発表が相次いだ。

千葉県の小学校教師椎名文彦さんの通学路の安全性確保についての発表では、クルマ社会により、「道草」がしづらくなった通学路から、子どもの遊びや学習、人間形成の場としての機能が奪われたことや、解決策として94年4月に新しい小学校を開校した際、約6億6千万円をかけて通学路からクルマを規制し、「道草場所」まで整備した長野県駒ヶ根市の例と実際に現地を歩いた際の様子についても報告され、当会の多くの会員にもお見せしたい見事な内容であった。

翌日は統一論題「交通基本法の実現に向けて」が行われ、またも仕事で聞けなかったが、午前中はバリアフリー法と交通基本法案について会員の上岡直見（多田正）さんや交通基本法案に積極的な民主党細川律夫議員の秘書、石原　憲治氏らが発表を繰り広げた。この中で上岡さんは地域のクルマに対する支出のほとんどは地域外に流出し、その地域にほとんど貢献していないのに対し、公共交通への支出は高い割合で地域に還元されること、改善効果を数値で明示することが必要であることなどを説明された。

私も戻った午後からは規制緩和と交通権をテーマに、全国鉄道利用者会議の武田泉さんらがローカル鉄道や路線バス、離島航路の存続問題についての発表や討論を行い、私や清水さんも鉄道に対して、道路との財政支援の

格差を平等にするよう訴えた。

ここで、出席者の中に韓国からお越しになった方々がいたことについても紹介したい。韓国の市民団体「緑色交通運動」の陳章元（韓国チュンジュ大学助教授）さんご夫妻と同会員で東京在住のリー・ジョンユーさんの三人である。

緑色交通運動は韓国でも深刻化するクルマ社会を是正し、人間性や環境に配慮したグリーンな交通の実現を目指して92年に発足し、会員数3200人！を有するという、アジアでも最大級の脱クルマ団体である。今回は交通権学会の招きで来日し、韓国の歩行権条例について講演した。それによると韓国では現在、ソウル市を始めとした4都市に歩行権条例が存在しているが、現状は単なる歩行者の安全確保程度の概念に留まっており、歩行者や公共交通利用者自体を増やし、人間中心の都市づくりを目指す概念に発展させていくことが必要と話された。三人のうち、ご夫妻は日本語も堪能で、初日の夕方の懇親会の席上で、ご挨拶した際に問い直す会の会報28号を差し上げたところ、大変、喜ばれた。今後、何かの参考にして頂けると思う。

この他、出席者にはJR西日本勤務の国労組合員の方もおり、早速、別項で紹介の要望書のコピーをお渡ししたところ、後日、大阪の組合役員に届けたとのハガキが感謝の言葉と共に寄せられたことも付記しておく。

最後に今回は、当会の会員でもある八木橋修悦さんと齊藤基雄前副代表、立命館大学の土居靖範さんに会場確保など様々な面で多大なご協力をいただいた。路面電車サミットにつながる素晴らしい経験を得られたことに深く感謝を申し上げ、報告を終えたい。　（世話人）

**車社会問い直し ユニークな発表**

交通権学会（会長・片岡昇京大名誉教授）の本年度研究大会が二十七日、函館勤労者総合センターで始まった。

同学会は一九八六年設立。交通を権利としてとらえ、身障者の交通保障、モータリゼーション政策などを研究している。道内での研究大会は初。

初日は自由論題報告で、会員の中里俊之・クルマ社会を問い直す会副代表が函館市電の路線延長や低床化について発表したほか、通学路の安全性、軽貨物自動車による運送事業、自動昇降機付きの歩道橋開発などユニークな発表が続いた。

大会最終日の二十八日は午前九時から「交通基本法の実現に向けて」を統一論題として報告が行われる。

2002年7月28日　北海道新聞（レイアウトは変えてあります）

リポート

## ドイツの自転車道について —交通権学会での発表より—

清水真哉

ドイツの都市では自転車道の整備が進みつつあります。

ドイツの自転車道は大きく二つに分けて考えることが出来ます。一つは複数の都市間を結ぶ自転車遠距離道で、今ではドイツ中に自転車遠距離道のネットワークが出来上がっています。これは主としてサイクリング用、観光用として利用されているようです。ドイツでは自転車を利用した観光が非常に盛んなようで、書店でも専用のコーナーが用意され、ドイツ国内に限らずヨーロッパ全域、アフリカ、南北アメリカ等の自転車観光ルートの地図が各種販売されています。

もう一つの自転車道が私が現在関心を持って調査中の都市内の自転車ルートで、これは専ら通勤通学、買い物などの日常の用途に利用される実用的なものです。

北ドイツの大都市ハンブルクの整備計画を見ると、町の中心部から放射状に伸びる路線が10ルート、それに内環状と外環状という二つの環状自転車ルートが出来る予定です。

都市内での自転車道の整備が進捗するのには、法的・政治的な二つの背景があります。一つは1997年、道路交通規則に自転車に関する改正条項が加わったことで、もう一つは四年前の総選挙でテンポ30ゾーンの導入を公約に掲げた連合90緑の党が政権入りを果たしたことです。

テンポ30ゾーンというとまず歩行者にとっての安全と住宅地区の静穏を確保する政策と考えていたのですが、調べていくうちに自転車にとって持つ意味が非常に大きいことが分かりました。テンポ30ゾーンでは基本的に歩道上にも車道にも自転車専用の走行空間が確保されるということはありません。自転車は自動車と前後して車道を堂々と走ります。30kmという時速制限がこれを可能とするのです。上記のハンブルクの自転車ルートも主としてテンポ30ゾーンを通ることになります。

次に1997年、道路交通規則に付け加えられた自転車条項を見てみたいと思います。

私が初めてドイツに行った時、歩道上に白線を引くか、色分けをして設けられた自転車道に新鮮な驚きを感じたのを覚えています。しかし同時に、自転車が自分たちのために定められたコース上をスピードを出して走るので、歩行者には車よりも自転車の方が怖いなとも思ったものでした。実はこの歩道上の自転車道は、自転車乗りにとっても評判の悪いものだったようです。道路交通法によると自転車は本来、車両の一種として車道を走ることになっています。それが自転車道のあるところでは自転車道を走るように義務付けられていたのです。皮肉な見方をすると、自動車交通に邪魔な自転車を都合よく歩道上に押し上げたとも言える訳です。

歩道上の自転車道が自転車にとって持つ問題点は、幅が狭すぎたり、凹凸があるなど整備が不十分であったこと、駐車場の出入り口や、駐車してある車などのために自動車の側から視認しにくい交差点などで、しばしば自動車との衝突事故を招いたりしたことです。こうしたことから改正条項では歩道上の自転車道に関して質の規格を定め、それを満たさない場合は自転車走行者に自転車道走行の義務はなく、車道との間で選択できるようにしました。

こうなると車道に自動車と自転車をどう共存させるかということが問題となってくるわけですが、改正自転車条項では、車道上に実線を引いて自転車専用車線を設けることができる、また自転車専用車線を設けるだけの道幅がない場合には点線を引いて、自転車のための車線であるが自転車にとって危険のない限り自動車も走行することができる、自転車保護車線を設けることができる、と定めました。ハンブルク市は歩道上の自転車道よりも自転車車線の設置を優先すると言っています。それは交差点や駐車場出入口などでの安全性が自転車車線の方が高いからです。

改正自転車条項ではさらに自転車道路という、テンポ30ゾーンよりも自転車専用車線よりも自転車への配慮の進んだ新たな概念に基づく道路を設定することができるとしています。自転車道路とは市街地・住宅地の一般の道を自転車が優先権を持った道路として定めたものです。そこでは複数の自転車が並走することも許され、自動車の乗り入れは例外的に認められるが、抑制された速度(時速20~25km)で自転車の安全に配慮しながら運転しなくてはならないとされています。これは自転車にとっては快適この上ない道路となりますが、自動車にとって厳しすぎるため住民合意が難しいのか、テンポ30ゾーンが順調に広がっていったのに比べて、どの都市でも指定はあまり進んでいないようです。

またバス専用車線を自転車も走ってよいように定めることが可能となりました。バス専用車線とは、日本でよく見るように時間制限があったり自動車が平気で入ってきたりするようなものではなく、片側二車線のうちのバス専用車線の指定は厳格に守られ、渋滞する一般車用車線を尻目にバスは快調に走ります。このような本物のバス専用車線が自転車に開放されるわけですから、自転車は一般車両と交じり合って走る必要がないのです。

ここまで自転車が走る各種の形態の道路を紹介してきましたが、皆さんに注意して頂きたいことは、ドイツもどこでもここでも車道や歩道と独立した専用の自転車車線を用意できるほど道路スペースに余裕がある訳ではないということです。限られた道路空間をどうやりくりして自転車が安全に走れる条件を整えようとしているか、その工夫振りを見て欲しいのです。

日本でも昨年7月に道路構造令が改正され、自転車に配慮した道路を造っていこうということになったようですが、これは道路空間に余裕があり、自動車の快適な走行環境を確保したまま自転車道の整備が出来る新都市のような場合の話で、これだけでは旧来からある町で自転車の安全を図っていくことは出来ないでしょう。狭い道でも自動車が最優先に二車線を占め、せいぜい片側だけの歩道が出来れば御の字という今の状況を打ち破るには、自動車にも不便を忍んでもらいますよという、はっきりとした政策の方向転換が必要であると思います。

私のホームページでもドイツの自転車道に関する情報を写真付きで提供していきたいと思いますので、ご覧になって下さい。

http://boat.zero.ad.jp/simi/

(千葉県習志野市在住)

# 子どもを守る運動と私たちの会

杉田久美子

日本子どもを守る会の発足50年記念誌『花には太陽を　子どもには平和を　子どもを守る運動の50年』に、本会の主張が掲載されました（第4部「ともに歩んだ仲間たちから（加盟団体）」に掲載）。以下はその文面です。執筆は、「子どもを守る文化会議」の世話人となって分科会担当を努めてきた、世話人の杉田です。

私たちの会は、自動車に関する認識の転換をはかり、今日の「クルマ優先社会」を変えることを目的に1995年春に発足しました。同年9月、前代表の杉田聡が貴会を訪問し、クルマによって子どもが通学路で命が奪われていることや遊び場を大規模に奪われていることで、子どもの人権が侵害されていることを訴えました。それを機に「子どもを守る文化会議」にも参加するようになり6年目になりました。

私たちの会がクルマと子どもの問題を考えるうえで一つの拠り所としている本は、1977年に初めて日本で翻訳出版された『交通のなかの子ども』（全日本交通安全協会）です。スウェーデンの幼稚園・保育所教師養成学校出身の女性交通研究者スティナ・サンデルスが書いたものです。このなかで彼女は、さまざまな研究調査から道路における子どもの行動習性と対処能力について、子どもの発達段階以上の能力を大人が期待していることに警告を発しました。スウェーデンではこの報告書を直ちに取り入れて、交通事情に子どもを適応させる安全教育から交通環境を子どもの能力に合わせて整備する政策に転換し、子どもの交通事故を激減させました。

杉田聡・今井博之著の『クルマ社会と子どもたち』（岩波ブックレット）のなかでは、6歳の子どもの一般的な発達レベルをモデル化して示しています。6歳児は目は片方をつぶり水中めがねをかけ、眼の高さは110cmで、足には重りをつけ、耳は片方をふさぎ、情報の取捨選択はできず、衝動の抑制はそろそろ可能でも気を取られやすく、ファンタジー的で自己中心的思考などの状態で道を歩いていると考えなければなりません。つまり、子どもは交通に対処できるだけの生物的能力はないのです。

サンデルスの報告が紹介されて20年余がたちましたが、これが闇に葬られた感がするほど、日本の子どもの交通事故問題と交通環境の悪化は放置されてきました。物理的に子どもの命と心身の発達を守り育む道路環境は、一方ではドライバーの無謀な運転を抑制し、事故を防止する構造でもあると思います。道路特定財源はクルマ中心の道路を造るだけでなく、本来こういうことにも使われるべきだったと思います。

会員である長谷智喜さんは、青信号で横断歩道を渡っていた当時小学5年生だった息子さんが左折のダンプカーに轢き殺された事故をきっかけに、クルマも歩行者も同じ青の信号で進む信号機システムに疑問をもち、歩行者が青で渡る時、クルマは全部止まる「分離信号機」に通学路は変えて欲しいと訴え、その運動が実を結び始めています。

私たちの会は、2001年度は「クルマと子ども」が重点テーマです。具体的には、通学路や生活道路は時速20～30キロの低速走行にしようという提案をしていきます。低速走行ならば、衝突時の被害が明らかに少なくてすむという研究結果があるのです。歩行者の交通事故をなくすには完全に歩車分離にすればよいのですが、まずはスクールゾーンのクルマ進入禁止や低速走行を訴えていきたいと思っています。

エゴロジストの愉快な休日　イラスト／和田浩

## ■本会主催『環境と公共交通―ドイツ・スイスの先進的事例から―』講演会《11／23》

テーマ＝『環境と公共交通―ドイツ・スイスの先進的事例から―』
講師＝菊池悦朗さん
（金沢大学教授）
日時＝2002年11月23日（土・祝）
15:00～17:00
場所＝鳥取県鳥取市さざんか会館（JR鳥取駅南）第2会議室
TEL　0857-29-7151
入場＝無料

近年、日本でも路面電車サミットが開かれるなど公共交通の見直しの気運が出ていますが、ヨーロッパの諸都市では市街地でのクルマの交通を規制するだけでなく、市電の復活をはじめ公共交通を重視する、より積極的かつ先進的な政策が取られています。

たとえば、スイスやドイツの都市では環境保護の立場から市電の割引き環境定期券が導入されていますし、またドイツでは自治体交通助成法によって歩行者・自転車・公共交通の3者による「環境連合」が進展しています。

そこで、本会では、スイスのチューリヒやバーゼル、ドイツのフライブルク・ヴュルツブルク・カールスルーエなどの交通事情を長年にわたり実地に研究してこられた金沢大学の菊池悦朗教授（本会会員）を招き、鳥取市で上記案内のとおり講演会『環境と公共交通―ドイツ・スイスの先進的事例から―』を開催することになりました。多くの方々のご参加をお待ちしております。

※講演のあと菊池教授を囲んで懇親会（有料）も予定しています。懇親会に参加ご希望の方は事前に下記の連絡先までTEL・FAX下さい。（当日の参加も受付けますが、おおよその人数の把握のため）

〔連絡先〕0857-27-7369（FAX兼用）土井
0857-22-1808（FAX兼用）三田

## ■「21世紀は自転車に乗って行こう」講演会とVTR上映《10／13》

自転車WGメンバー渡辺進さんが代表をしている小平市「自転車スイスイ」の会が、TBSディレクターで『自転車通勤で行こう』等の著者である疋田智氏を招いての講演会とVTR上映会を開催します。

日時：10月13日　13:00-15:00pm
場所：東京都小平市中央公民館2Fホール
西武多摩湖線青梅街道駅下車、徒歩5分
講師：疋田智さん
演題：「21世紀は自転車に乗って行こう」
VTR上映：「自転車」…北海道の学童保育所の子どもたちのドキュメント
「ちゃりっぱ」…新潟県三条市のNPO「良環」による共用自転車の試み
資料代：300円（入場料無料）
主催：「自転車スイスイ」
問い合わせ：042-345-6772（馬場）

# WG ワーキンググループ（WG）から

## ■ 自転車WG

～交通システムの中に自転車をきちんと位置付けたい～
・WGの会合すらできていませんが、
各地での取り組みの情報交換を行なっています。
・ホームページに資料・情報集積中
http://www.asahi-net.or.jp/~yh8e-tmt/bicycle/wg.htm
・WGメンバー渡辺進さん（東京・小平市）の「自転車スイスイ」
http://www09.u-page.so-net.ne.jp/fc5/bbdana/
（冨田悦哉／p28）

## ■ 省庁交渉WG

次の交渉に向けて、交渉先・交渉内容について検討を進めます。興味ある方はご参加ください。（藤本真一／p28）

## ■ クルマなし子育てWG

店舗などへの、徒歩・自転車来店者への優遇策要望について、文案を作成中です。（藤本真一／p28）

## ■ 交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG

4名から参加意志の連絡がありました。ようやくグループとしての形が整いつつあります。
（渡邊芳男／Tel. 049-295-1456）

## ■ 生産・労働・消費社会を考えるWG（略称：PLC－WG）

現在休会中です。設立趣旨に関するお問い合わせ窓口のみご用意してありますので、お問い合わせの際は、和田までお願いします。なお設立趣旨は会報26号をご参照ください。（バックナンバーのお申込みについては、p26参照）　（和田浩／p28）

※以下のWGもあります。意欲のある方のご参加を、さらにお待ちしています。

## ■ 交通平和プロジェクト（交通安全施策研究WG）

（齊藤基雄／Tel. 0467-47-5998
E-mail haj33930@rio.odn.ne.jp）

## ■ 路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG

次回学習会＝10月26日（土）11:00～　場所はお問い合わせください。（杉田正明／E-mail sugita@ued.or.jp）

## ■ 各国の交通のあり方WG（三田直水／p28）

## ■ 自動車メーカーと国の責任を問うWG

（三田直水／p28）

## ■ 車広告の規制WG　（松本秀勝／p28）

## ■ 自動車の私的所有の放棄を宣言するWG

（伊藤篤　E-mail atsushi8@janis.or.jp）

## ●「クルマと子どもアンケート」は集計中です。

本年5月まで皆様にご協力いただいた表記アンケートは、8月時点で、集計作業中です。諸事情で作業が遅れていて申し訳ありません。次号では、概要をお知らせできると思います。

＊p12に、地域活動連絡係のお1人が、アンケートに協力してくれた小学生に向けて出されたメッセージを紹介しています。

## ●公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください。

会の主張の広報と資金増のために、絵葉書の作成を考えています。題材としてふさわしいと思われる写真を募集します。事務局へお送りください。

例：おすすめの公共交通機関（路面電車やローカル鉄道、コミュニティーバスなど）や、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、「？」と思うクルマの使われ方の現実や交通安全の看板など。（表紙写真参照）

## ●要望や陳情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道路の危険個所の改善要望や提案などを提出されたことのある方は、その文面などを事務局または会報係へお寄せください。ほかの地域での活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

### 【地方自治体への陳情・要望・提言事例】

### 鳥取県にアイドリングストップに関する提言文を出しました

三田直水

7月13日、鳥取県庁総務部の「県庁県民室」宛に、以下の文を個人名で出しました。月1回発行の「鳥取県政だより」の中に入っている提言用紙を使用したものです。その後担当者に直接会い、最近の会報を贈呈しました。県からの回答も紹介します。

（なお文中の条例化されている自治体に関しての記述は、提出後の情報により変更しました。）

**「アイドリングストップの条例化について」提言**

停車中のクルマがアイドリング（エンジンのふかしっぱなし）をしている光景をよく見かけます。そのことによって大切な資源の浪費、大気の汚染、酸性雨、騒音などをひき起こしています。

他県、例えば兵庫県、や神奈川県など全国14府県および函館市、帯広市など27市（1999年10月現在）ではアイドリング停止にかかわる条例を設け、無意味な行為に規制をかけています。この条例が環境大学のある鳥取県、また鳥取市に制定されていないことは理解できません。

県庁の駐車場には「アイドリングストップ」と書かれた看板が掲げられていますが、県が率先して条例化すべきことと考えます。

**回答**

御提言ありがとうございます。

本県では、本年3月に策定した「地球温暖化防止に向けたアクションプログラム」の中で、県民の皆様、事業者の皆様に向けた主体的かつ具体的な取組を提示しているところですが、今後も引き続き、広報誌、テレビ、ラジオ等あらゆる媒体や機会を通じて各関係団体へ協力を依頼するとともに、「アイドリングストップ啓発ステッカー」の配布により意識啓発等を図っていくこととしております。

御提言のありました条例化については、公害防止条例の中に組み込む等検討していきたいと思います。　生活環境部環境生活課

## アンケートに答えてくれた子どもへのメッセージ
### ―ある会員から小学生へ―

種村康子

p11で報告の通り、会では「クルマと子どもアンケート」を本年前半に進めてきました。ご協力いただいた皆さんには、各方面への依頼にはじまり、回収作業、そして回収後のお礼の挨拶等々で、たいへんなご苦労をされたことと思います。小学校の先生と児童へのアンケート依頼にご協力くださった種村康子さん（地域活動連絡係）が、回収後児童に出されたメッセージを、参考としてご紹介します。

（　）小学校のみなさん、こんにちは。

私は、みんなの歩く道が安全で、おうちのまわりでものびのび遊べるように活動しています。

この間は道や車のアンケートに答えて下さってありがとうございました。

日本中の子どもさんや、お父さんお母さん学校の先生からご意見をいただき、今、話し合ったり考えたりしています。秋には警察庁や国土交通省や総務庁というかかりのお仕事をされるところや北海道やそれぞれの町のかかりの方に働きかけたりしながら、おとなも社会のしくみがよくなるよう工夫します。

もうすぐ夏休みですね。楽しい計画がいっぱいあるでしょう。自転車にのったり、歩いたり走ったりするとき、交通事故が心配なのですが、残念なことに毎年交通事故で亡くなる子どもは400人以上、けがをする人は7万人以上もいます。おとなは百万人以上のけがですからとても大変なことです。

車はとても便利で、急な病気や、歩くのが不自由な方がお出かけのとき、また、お仕事のときや大きな重い荷物を運ぶのにありがたい道具なのですが、事故が起きると大ケガになったり命を失う危険があります。

私は事故にあった方やそのご家族からお話を聞くことが多いので、いつも胸がしめつけられるように苦しいのです。

子どもサミット（世界の子ども会議）では車を使いすぎないようにと「近いところは歩きましょう」と申し合わせました。また世界中で車の排気ガスなどで空気がよごれ地球環境悪化のため、子どもはぜんそくやアトピーで苦しみ、生物は生きられなくなったり気象の変化で住むところまで砂漠や海になっているので、これ以上悪くしない約束をしましたが、日本はまだ守れないでいます。

車だけでなく、私たちのくらしが便利になったのは科学の進歩の力です。これはとてもすばらしいことなのですが、その裏にたくさんの危険があり、人間のくらしをゆがめてしまうことにも目をむけなければなりません。

車はスピードが出るから、人も物も速く運べるのですが、運転しているのは人なのです。運転する人も歩く人も「よく注意しよう」と思っているのですが、スピードが出ているときは「アッ」と思ったしゅんかんに大きな事故になっています。どんなに注意深い人も絶対ミスがないとは言いきれません。ある学者の研究で「車は機械だから工夫して機能をよくしていっても、人間はずっと昔から身体の中に生物として生きていくためのスピードに反応する分子が仕組まれている。だから機械と生物としての人間のスピードのずれは練習や注意力だけで克服できないものが残る」とありました。

また車という道具を動かすための沢山のエネルギーは空気を汚し地球環境を悪化させ私達の健康に影響しています。

人間が科学の進歩によって手にした問題をどう解決していくかすぐ答の出せないむずかしさがありますが、みんなで知恵を出し合い方法をきめていかなければなりません。

さて最後に皆さんにお願いを書きます。

1. おうちの方は「車に気をつけてね」と言って下さると思いますが、皆さんも危ないところはどこなのか、どんなときが危ないのか、くわしく気をつけてみて下さい。そして気のついたことや感じたことを大人に言って下さい。私の住んでいる札幌市では8才のウイリアムあいかちゃんの意見で道のつくり方を考えなおしました。
2. いつも便利なくらしに馴れてしまうと自分の五感も鈍ります。自分の足で歩いて風を感じ方向や距離を身体にしみこませ、困ったときにどんどん知恵がわく力をつけて下さい。
3. お勉強はすきですか。点数がよいときはゆかいかも知れませんが、ふしぎに思うことや、わからないことがわかりかける喜びも格別なものです。たとえば前に書いた「科学の進歩と人の生きかた」などについて考えてみたり、いろいろな本を読んでみるのも面白いですよ。

ではどうぞお元気によい夏休みをお楽しみ下さい。

※その後先生方からは次のような意見が寄せられました。

●人間とクルマのことについて様々な観点から述べられていることに、なるほどと認識を新たにしました。お手紙の意義の重さを感じ校長に報告し、一学期の終業式で校長からのお話しの中で紹介しました。

●たくさんの疑問をもちながら日々の忙しさに流されています。私自身学校勤務と家庭生活子育てを両立させるのにクルマの役割は大きいのです。今はどうするのがよいかわかりませんが、折をみては子ども達と考えようと思います。

●昔も今も1日は24時間。ずっと便利になったはずの生活は、せきたてられる山積みの仕事をこなすだけ。気がついたら肩に力を入れっぱなしで首がまわらなくなっていました。「子ども達の生きる力」とは何なのか、ふり出しに戻らなければなりません。

## 投稿　「道路特定財源の用途見直し」に対する私の心配　坂元孝二

私は、「道路特定財源の用途見直し」が、100％道路の新増設以外の財源として使われるのならば、賛成です。しかし、この「用途見直し」とは、その「道路特定財源」丸ごとの、お話ではないと思うのです。ある程度、道路財源として使い、一部を道路以外の財源としても使う、ということだと思います。

そうした場合に、当然、道路財源の用途に優先順位がつけられると思うのですが、その場合、やはり、族議員のついている道路の新増設が優先順位の高いところにつき、族議員のついていない道路の安全対策などが、優先順位の低いところにもってこられると思うのです。そうして、優先順位の高い、道路の新増設の予算はおおむね通過し、優先順位の低い安全対策の予算が削られ道路以外の財源として、使われてしまうのではないか、ということを私は危惧しているのです。

道路以外の財源として、例えば公共交通充実の為の財源などに使われたらよろこばしいことですが、私はそんなに楽観しておりません。もしかしたら、道路とは別の分野の、有力な族議員の用途のために使われてしまうようなことも、充分ありえるでしょう。

「道路特定財源の用途見直し」が、道路の安全対策財源の減少につながらないことを、祈るばかりです。

（千葉県市川市在住）

## 投稿　本会の会員であることを誇り　木村孝子

みなさんも心から感じておられるように、「クルマ社会」は異常です。この会の会員となって3年。総会には2度出席しました（本年は5月18日）。地域活動連絡係に名前を連ねさせてもらっていますが、特にこれといった協力もできず、今のところ会報を読み、投稿し、総会に出ることくらいの協力です。

本会の世話人として会報を発行し、また、クルマ社会を改善すべく諸々の行動を計画し、そしてまた、他のたくさんの役割をこなし、会の主流となって活動しておられる方々に、敬意を表したいと思います。

今回はそういうご活躍の方々への感謝の気持ちおよび感想などの投稿です。まず「クルマ社会を批判した」会報の愛読者です。そのとおり！とうなづきながら読んでいます。朝日新聞の投稿欄に載ったという「旗を上げても止まらないクルマ」と、小学6年生の登校班長の女生徒の投稿を取り上げて書かれた方の一文、鋭い指摘です。また、各地域でのチャリッパなどの効果的とりくみの報告など、立派だと思います。

本会の会員は今全国で400人くらいですね。この異常な「クルマ社会」を批判する会員をもっと増やしたいものです。

5月18日の総会もこぢんまりした会でしたが、内容は深く、厚く、研究発表あり、告発（？）あり、討論もありました。

クルマ社会を異常と思う人々、地球環境を清らかに、クルマに悩まされず、圧迫感なく道を歩きましょう、子どもや高齢者をクルマから守りましょう、この正常な思いをもった人々が集まって総会をもち、その後の懇親会ももちました。その懇親会の感想を「温かな人の和」と一人の世話人が、会報28号で書いていました。私はその場にいることに幸せを感じ、誇りに思っています。（遠くにお住まいの方、また、事情があって出席されなかった方、会報でその様子をお知りになってくださいね。）

（茨城県竜ヶ崎市在住）

## 投稿　問い直す会有志メーリングリスト開設しました　ML管理人 杉田正明

会報の前号で案内致しましたが、問い直す会有志の情報交換、意見交換の場として、インターネットを使った「メーリングリスト」を開設しました。

インターネットメールが出来る環境をお持ちの方で参加希望の方は、次のアドレスへご一報下さい。

sugita@ued.or.jp　（千葉県松戸市在住）

## 投稿　90翁が「雲」に乗って「奥の細道」山寺通信　小林和彦

天台宗を開いた最澄や真言宗を開いた空海がもし現代に生きていたら、やはりエリートらしくベンツのハンドルを握って全国行脚をしていたのであろうか。こんなことを想像しただけで私の中のわずかな宗教心は吹き飛んでしまいそうである。

**閑かさや岩にしみ入る蝉の声**

俳聖、松尾芭蕉を代表する名句でもあり、「奥の細道」のハイライトとも言うべきこの句は山形市の山寺の情景を詠んだものである。そしてこの山寺が4月から私の職場となっている。山寺は「奥の細道」の本文の中でも「ことに静閑の地なり」「佳景寂寞として心澄み行くのみ覚ゆ」とまで述べられている。この山寺は比叡山延暦寺の別院でもある立石寺を中心とした地域全体をいい、深い歴史を誇っているが、この地もクルマ社会により大きく荒され、騒音により静寂を破られている。

この地は有名観光地ながら、山形市の中心市街地から遠く離れている中山間地域ということもあり、クルマ依存度が極端に高い。立石寺の門前の土産店が多い所は狭隘で駐車場も少ないが、それ以外の所は農家（ただし専業農家は少ない）が多いので、ほとんどの地域住民は駐車スペースを心配することなく地域内をクルマで往来するので、たとえ徒歩で五分や十分の近距離の所にもクルマを使用する。10人近くの坊さんたちも然りである。歩いていると「ひま人」「なまけ者」に見られるようで怖いという。これではクルマはアフガニスタンの女性がかぶるブルカのようなものである。芭蕉が名句をのこしたこともあり、俳句や文芸に親しむ人が多いものの、地球温暖化を心配し、騒音を憂えてクルマの使用を控える人は少ない。

しかし鉄道の便はきわめて良い。有名観光地だけに快速電車も必ず停車する。ところがこの鉄道の利便の良さがかえって駅付近を仙台方面への通勤通学者の駐車場だらけにし、歴史的景観を破壊しているだけでなく、激増するマイカー利用の観光客や大型観光バスの駐車スペースすら奪っている状態である。

私の職場には90歳になる老文筆家のS氏が時々訪れる。氏は高齢のため数年前に家族からクルマの運転をやめるよう言われていると聞く。むろん歩行もおぼつかない。若い人でも徒歩では35分はかかるような山間の集落から来訪したので驚くと、彼は「山寺を開いた慈覚大師さまのように雲に乗って来た。」という。なるほど彼のクルマは玄関前からは見えない。しかし少しだけ離れた見えにくい木陰に駐車してあった。

これほどクルマ依存の激しい山寺でも今年になって飲酒運転自戒意識はこの地でも急速に高まっていることは特筆すべきことであろう。昨年までは「交通安全協会の地区支部」の総会においてさえ終了後の懇親会で飲酒してハンドルをにぎって帰宅する人が何人かいたということだが、今年はそのような人はゼロであった。支部でも何台かのタクシーを手配して相乗りで帰宅させたからでもある。これも「クルマ社会を問い直す会」の活動の成果といえそうである。　（山形県山形市在住）

## 投稿　自転車は自動車と同等か？　須田篤

ある ホームページ上で下記の文章を目にし、皆様のご意見 を伺いたく、投書致します。

(1)「国民皆免許の今日、自転車運転者から原付、 そして自動車運転者になっていくが、その第一段階で、道路交通法を無視し、軽視するのが当然と考える人たちが、将来の“くるま社会”を担うことを考えると、慄然とする思いである。自転車運転者に対する適切で厳しい教育が求められるところである。」

(2)「自動車と全く同等の優先関係を持つ自転車は、もし間違った行動を取ると即大きな傷害を受けるので、真剣に学ばなければならない。」

(3)「このようなドイツの取り組みを見ると、日本では空間概念・優先観念が教えられることがないので、緊張感の欠如した、気楽な運転行動となる。

以上の文章は、財団法人「都市交通問題調査会」のホームページに掲載の財団法人交通科学研究所所長で、大阪大学名誉教授の長山泰久さんの寄稿文です。

私の感想は、以下のとおりです。

(1)「自転車運転者から原付、そして自動車運転者になっていく」流れを当然のことと考えているようだが、自

動車は様々な問題を抱えており、その流れを肯定すべきではない。交通科学研究所所長という立場にありながら、「将来の“くるま社会”」に疑問を感じていない点の方に「慄然とする思い」がする。自転車運転者に対する教育は確かに必要であるが、「厳しい教育」の前に自転車道の整備こそ必要である。

(2) ドイツでの自転車教育について記載した内容ですが、自転車が「自動車と全く同等の優先関係を持」ち、「もし間違った行動を取ると即大きな傷害を受けるので、真剣に学ばなければならない」ドイツの交通事情の方がむしろ問題であると思う。この点では、日本の方がドイツよりまだ住み良いのだろう。

(3) 自転車で「気楽な運転」ができないような道路では、さみしい。

皆様はどのような感想を持たれるでしょうか。

(引用ホームページ)

http://www.toshikotsu.or.jp/index2.html

(宮城県仙台市在住)

## Q??? and A !!!

**Q** 我が子が小さいとき、自転車の練習をしていて、路上駐車の車にぶつかって、けがこそしなかったものの、車に傷をつけてしまいました。警察に聞いたところ器物破損になるので弁償しなければならないといわれ、弁償しました。しかしどう考えても納得できません。相手の車は本来止めてはならない所に違法駐車していたからです。もしこの場合、我が子がけがをしたり死亡していたら、それでも責任はこちらにあるのでしょうか。車が違法に駐車していたために起きる事故は多くあると思いますが、その車にどの程度の責任が課せられるのでしょうか。(鳥取S生)

**A** (回答者—会世話人藤本真一：会員の弁護士さんと相談して作成)

路上に駐車しているクルマを破損してしまった場合、違法駐車であるかないかに関わらず、私有財産への器物破損として加害者は補償義務があります（交通違反は全く別に扱われる)。また、違法駐車に起因する事故被害については、駐車違反した者は免罪されることが多い(特に刑事裁判で）のが現状です。民事裁判では駐車違反した者への損害賠償を請求する例が少しづつ増えていますが、因果関係の証明は難しいようです。いずれも私たちの立場としては納得しがたく、駐車違反が軽視される風潮について、運動で変えていくべきひとつの大きなテーマです。アピールのアイデアがありましたらご教示ください。

関連する民事裁判・交通事故紛争処理センター処理の事例については、会員の弁護士さんが調査くださっており、参考になる情報があれば次号で報告いただけるかもしれません。

### ■ 新入会員からのハガキメッセージ ■

●多すぎるクルマを減らすためには、やはり増税がいいと思う。自動車税、自動車取得税、重量税、ガソリン税など、又、交通違反の罰金や、高速料金も上げるといいのでは。これで財政上も大助かりでしょう。

(2002.2.28千葉県柏市I.H.さん)

●道路の計画・設計を職業としています。しかし、どうも納得しかねることが多い。という訳で入会しました。宜しくお願いします。

(2002.4.27愛知県岩倉市N.M.さん)

## 私のイチおし……書籍イチおし

### 『コンパクト・シティ』

海野清信 著
学芸出版社 2001年刊
3,200円＋税

いま、地方都市が崩壊しつつある。

地方都市の多くでは中心市街地が空洞化し、郊外のロードサイドショップが隆盛を極め、こうしたことが街のさまざまな分野に悪影響をもたらしている。

ショッピングセンター、市役所、病院などがどんどん郊外移転して、自動車がなければ行けない所に行ってしまったらどうなるだろう。自動車が運転できない（運転したくない）人々は毎日の生活にも困ってしまうことになる。そうした都市の崩壊がいま日本全国で拡がっている。

この『コンパクト・シティ』は、コンパクト・シティをつくることが持続可能な社会をつくるために重要な課題であるとし、ドイツやアメリカの都市における、都市の膨張を食い止める試みの数々が紹介されている。

この書を特に人口15万～30万人の都市に住んでいる会員に薦めたい。こうした地方都市（決して過疎地域ではない）でどれだけクルマに依存しないまちづくりができるかが、日本の交通問題の大きな課題だと思う。

「脱クルマ」を実現するためには、クルマなしでも生活できるまちづくりが欠かせない。地域のまちづくりを見る視点を養う意味からもこの書を推薦したい。

（推薦者／塚本　敬・東京都中野区在住）

※「私のイチおし」コーナーでは、次の投稿を募集中です。・会員以外の方が執筆・編集した本であるが、会の活動に役立つと思うので推薦したい本の書評。・本会と直接の関係はないが、クルマや交通の問題で個人的に関わっている行事やイベント（開催前・開催後を問わず）。・お気に入りの散歩道や自転車道。・印象に残った公共交通のサービス。・その他、皆様の「お薦め」をお待ちしております。（写真添付歓迎）

## 新・地域活動連絡係からのメッセージ

今年度新たに地域活動連絡係になられた方からのメッセージです。前年度から継続している方のメッセージは会報25～27号をごらんください（安岡菊之進さんはご都合により役を降りられました。和田浩さんは今年度から世話人です）。

### ■ 島津陽子（三重県津市在住）

夏はこんなに暑かっただろうか、子どもの頃。じっさい日本は年々温暖化で気温が上がっているという。連日私の体温より高い。風があるから辛うじて生きていられるという感じ。クーラーなしの暮らしをしているので、冷房病にはかからぬものの汗による皮膚のトラブルは例年のこと。夏ばかりは北国の人が羨ましい。

しかし、57年前の8月を忘れまいとの思いもあって私はこの「人工的」熱暑をガマンしている。日本の夏はバカンスでうつつをぬかすだけの人を許さない要因があって、多分に思索と行動を要求していると思う。

先日兵庫県の田舎に行く機会をえて小旅行をしたが、JRのお粗末なサービスは、完全に老人や障害者が駅を利用しないことを前提にしていると見うけられた。この町も車だけを頼りにしているのだな。私の住む津市も、行政の姿勢のお粗末さと、改良を求める市民のパワー不足でいまだ福祉バスも通っていない。今夏、旧い有名な老人ホームがとても辺鄙な所へ移転することになった。最寄のバス停から徒歩30分という。入居者はもとより訪問する家族や友人はどうなるの？民営バス路線の見直しも含めて、我々が声をあげて動かなくてはならないことが一杯だ。スローライフの実践者ではあるけれど、何でもSLOWでよいとはいえない。

合歓（ねむ）の木に蝉集まりて会議する
　今日の議題は「ヒート・アイランド」

### ■ 高橋大一郎（福島県西郷村在住）

杉田聡先生の『クルマを捨てて歩く！』の中で、カントの「為すべきであるが故に為し得る」という言葉が紹介されていました。私もこの言葉に感銘を受け、2001年をもってマイカーを捨てました。私の住む福島・白河も典型的なクルマ社会で「クルマなしではとても生活でき

ない」との脅迫がしばしば為されますが、私は新幹線・在来線・路線バスのターミナルから徒歩2分の所に引越した事もあり、不便さは全く感じません。通勤は自転車で15分位、雨天時はバスで10分位です。個人レベルでは脱クルマを果たしたわけです。

ところが私は自動車学校で指導員をしています。学科で杉田先生の話や「旗を上げても止まらない車」の話などを引用するなど、それなりの意義は感じていますが、基本的にクルマを増やす仕事なので、良心上、心苦しい面があります。職業においてもいかに脱クルマを果たすかが当面の課題です。

職場の人の多くは私の自転車通勤を「健康に良いね」など評価してくれ、一部の人はたまにではあるが、自転車で通勤し始めました（それ以外全員クルマ通勤である）。

私の夢の1つは、「自転車用道路地図」を一般の本屋に並べる事です。市民運動の一環としてやれば良いのか、出版社などに就職するのが良いのか、自分で会社を興すのが良いのか、どなたかアドバイスをお願いします。

私のさらなる夢は、東京ー大阪に「東海自転車道」（旧東海道をボンエルフでつなぐ）をつくり、21世紀から子孫への贈り物とする事です。

いずれにしても「日本をいかに人に優しい交通社会にするか」をライフワークとしていきたく思っております。今回、地域活動連絡係を引き受けさせて頂いたのも、その様な任命感からです。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

## ■ 赤壁毅彦（東京都目黒区在住）

5月の総会をもちまして、世話人を辞しました赤壁です。これからは地域活動連絡係として、東京地域（とくに城南地区）での活動に関わってまいります。

東京地域は、昔から諺にも「全ての道は日本橋に続く」と言われているように、全国から五街道をはじめとして道路が集中しており、そのため大名だけでなくクルマも大変に多いところです。まさに日本のクルマ問題が集積されているところといっても良いでしょう。

どうぞ、東京地域での活動をお考えのかたは、私も含めまして東京地域の地域活動連絡係に、ご一報いただきたく存じます（もっとも私もサラリーマンであり、平日の日中は活動できません。また、休日出勤などもありますので、思うように動けない場合があります）。

これまでには、おもにアースデイなどのイベントへの参加をてがけてまいりました。今後も機会あらば参加したいと思います。

これまで、クルマ社会を問い直す会の諸活動は世話人が中心で、一般会員による企画が少ない傾向にありましたが、どうぞ「私は世話人で無いから……」とはお考えにならず、気軽に活動していきましょう。

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

## ■ 峰節雄（滋賀県大津市在住）

生活の利便性は、まずはクルマとの生活でその夢をかなえられた。今や家族数と同数の自家用車を所有するほどの時代になった。休日のテレビ・ラジオのニュースの始まりは、遊び場所などに800万台に近いと思われるクルマが一斉に移動する模様である。

現在、クルマに乗れない、乗らない、持たないなどと言っていると、「クルマ社会の時代に乗り遅れた、落ちこぼれ」との烙印を捺されるかもしれない変な時代となった。このテーマは、全国民レベルで共通の危機感を持って対策を考える時期に来ているが、車なしでは日常生活も困るという認識が大勢を占めていてこの問いの正解はない。

私自身の自動車運転歴は昭和20年、終戦まえの軍隊で自動車隊に配属されたときから始まる。自動車部品の英単語名を日本語にわざわざ訳した自動車操縦教典の文字を丸暗記することから始まった。

例えば、「エンジン」は「機関本体」と呼ぶ、すべて日本語訳した単語で教わることから始まった。車の仕組みや部品の整備など、保守点検の要領などの訓練も受けた。それらは毎度の乗車時に大声で復誦することで記憶した。それは第1期の検閲で試された。

「問題点」

◎現在、車の運転免許取得者で、自分が運転している車の構造や仕組みの説明ができない。

◎パンク車輪のタイヤ交換を自分でできない人。パンクしたとき、タイヤ交換ができないので道路上に車を放置する。

◎運転中、サイドミラーやバックミラーを見ない。自分本位の運転者。

◎運転中にハンドルから両手をはなす、または片手運転する常習者。

◎自分本位の無責任ドライバーの処置。

上記、免許資格取得の条件に加えては如何。

# 2002年度総会へのメッセージ

総会出欠連絡ハガキで寄せられたメッセージを到着順に紹介します。私信や連絡事項は省き、個人名に関わる部分などは一部変えてありますが、できるだけ原文のまま入力しました。

●402-3.高齢ドライバーが運転するクルマが4ヶ月の間に2回も我が家の向かいの別々の家に突っ込みました。(奇跡的にけが人なし) もはや、家にいても安心していられません。公共交通や歩行環境の整備が緊急に必要です。出血大サービスの高規格道は早いとこ鉄道に変えてほしいと思います。●402-4.先日、短期間入院 (10日) し、活動出来ず申訳けありませんが、クルマに依存しない社会をめざしているので情報としてでもお知らせ願います。●402-9.実家から母が出てくるため、今年も欠席せざるを得ません、申し訳ありません。●402-10.当地域 (小平市) でいくつかの市民運動に参加するようになって、今までの自分のスローライフ主義では必要な作業をこなしていけないことがわかってきました。早速パソコンを購入したのですが、日常の多忙感に追いまわされて、なかなか手がつきません。ひょっとしたら実用化までに1年ぐらいかかるかも知れません。あきれないでください。まもなく71歳になる脳みそなのですから。なお、WGには「交通平和プロジェクト」と「自転車」に入っていますが、クルマ社会を変えていくためには「自動車メーカーと国の責任」を明らかにし、クルマの社会的費用をメーカー等に負担させる現実的な方法を提案し実現することが避けて通れないと確信し、そのための行動にいささかでも協力したいと思っています。よろしくお願いします。●402-14.会報等で世の中の動きに少しずつ変化 (クルマを減らしていこうという流れ) が見られるようになってはきたものの、どうすればもっと大きな流れにしていけるものか、自問自答している毎日です。●403-1.いつも会報ありがとうございます。●403-3.最近、本務の仕事や他のボランティア活動が忙しくなり、クルマ問題に全く関われなくなっておりますが、会費だけでもと応援しております。●403-4.総会は仕事のため欠席します。会の運動方針・方向性・ビジョンについて、はっきりしたメッセージをうちだせるような総会での討議を期待します。●403-5.事故防止のためには社会的背景や原因の調査が重要だと27号30ページの記事で感じた。しかし事故の背景を語るのは加害者の責任逃れととる人もいるのではないか。どうしてそう感じるのか分析したい。事故の背景を語ることは再発防止になるし、別の「加害者」を明るみに出すこともある。背景が語られないことで逃げてしまう加害者もいるのだ。過労をさせている会社経営者はそういう加害者ではないか。そういった点から重罰化にあえて一石を投じたい。●403-6.昨年10月に中国北京へ、そこで見たもの。町を貫く大道路を走るのは自転車ではあるが、信号がほとんど見当たらない。それが車の停滞を緩和している様だが、さすが大陸に生活する社会人間は自転車に乗る人を優先している。日本人の車マナーの悪さ、自分本位なドライバーは見当たらないように見えたが、日本人も車に乗る人間は道路上で遠慮した行動を。●403-8.・会員数の増加を図ることが大切です。・国会議員で唯一クルマ優先社会に対して改善が必要であるとの見解を示した中村敦夫氏のグループをこれから支持していこうと思っていますが、みなさんはどうですか？・地域物質循環、地産地消を図り、都市生活者のマイカー規制を強化すれば、かなり住みやすい生活環境となると思います。(主体的に参加できず、申しわけありません) ●403-9.私は、クルマ問題、環境問題など、日頃関心を持って生活しています。病気持ちなので、タクシーは時々使いますが、自覚してマイカーを持たずに夫婦二人暮らし (60代～70代) をしています。●403-10.田んぼは身近な存在なので、今月の表紙はなごみます。毎年会費を振込むだけの会員で恐縮です。●404-1.気分転換に散歩をしています。東濃鉄道笠原線の廃線跡が遊歩道になっていますので、そこを歩いたり、滝呂台団地公園の方を歩いたりします。時間にして1～2時間。上り坂もあるので結構運動になります。途中、車道横断などで気をつけなくてはならない場所もありますが、自動車の入って来ないところにくるとホッとします。こんな場所がもっと増えたら良いなあと思います。●404-2.やはり自分の住む町での安全見直しを積み重ねる必要があるだろうと思います。会名簿や地域連絡係を活用したいと思います。●404-3.いのち、平和、環境の問題を考えている心優しい人でも、平気で飲酒運転をしていて、がっかりさせられます。友人たちとの忘年会の度、「車に乗る人は飲まないで！」と言い続け、改めてくれる人もありますが、まだまだ認識の甘い人が多いです。「クルマ社会と子どもたち」など、ドライバーに読

むことを義務づけてほしいと思いつつ、会報を読んで深くうなづいています。●404-4.「クルマ社会を問い直す会」の会員であることを名乗ったとたんに、相手がサッと引いてしまう…そんな「バリア」感じたことありませんか？そのあと決まって相手から発せられる前置き－「クルマ社会を問い直す会の会員の方には申しあげにくいのですが、(私、結構クルマ使っています)」…地方都市在住のみなさん、こんな「バリア」にめげずにFight!! ●404-5.総会へ一度顔を出して、会員の方と接する機会としたいのですが、総会だけの為だけの上京は控えざるを得ません。いつもすばらしい機関誌をありがとうございます。総会の盛況を！●404-7.会報、いつも興味深く読んでいます。会の活動も多彩で、深化しているところを強く感じますね。地方のバス問題からお年寄の輸送サービスの問題、自転車の問題を「研究」してるのですが、解決策には、困っています。●404-11.年齢と多忙にかまけて殆んど会のお手伝いもせず、成果を頂くだけで、申訳なく存じて居ります。然し乍ら、会の主旨には全面的に賛成ですし、今後共、出来る範囲内で協力して行く所存であります。時節柄、皆様の折角のご自愛とご活躍を祈念致しております。●404-12.車優先の社会システムは、次世代の生存する環境に大きなダメージを与える。・わが国は、先進国の代表として、21世紀の国際社会における環境立国を目指す必要があろう。●405-2.ヨーロッパの交通先進国の交通政策を知るにつけ、日本のそれのお粗末さを感じざるを得ない。日本人、および日本の政治、行政がモノ・カネ・スピード優先から、ゆるやかさ、静けさ、人や自然との触れ合いの大切さを心から求める様になった時、状況は変わっていくでしょう。それまで、この問題を問い続けて行かなければなりません。人間の本当の幸せは、クルマ社会を問い直すことなしには考えられない。●405-3.自転車通勤ますます好調！通勤途中の様子のほか、サイクリングに行ったこと等を含めて職場の人たちに事あるごとに話し、“自転車党”を増やすことにつとめています。以前に比べて、職場で自転車のことが話題になることが多くなってきたようです。●405-5.長年の自転車愛好者で、通勤には自転車を利用していますが、年々、車の増加で自転車には危険な状況になってきております。安心して自転車の乗れるマチになって欲しいものです。●405-6.集会にはなかなか参加できませんが、HP作成で協力いたします。●405-14.車の無かった昔、当然信号機は無くて、人は信号待ちすることなく自由に歩けました。車が発明され、異常に数が増え、信号機が設置されるようになり、それに合わせ、歩行者も信号待ちさせられるようになりました。なのに、どうして歩行者の青信号は、車の青信号より短いのでしょう？　歩行者は車の犠牲者なのに！●408-1.札幌では3月から歩車分離式信号が中心部などに十基設置されました。三越デパート前も含めて一角ごとに三ヶ所導入されていて、人と車で渋滞しておりました。事故の多い通学路にあったらと以前から思っていました。街の中は車も気をつけてゆっくり走っているので、子どもの通学路や老人の多く通る所についていたらと思いました。●408-2.森羅万象の摂理の中で、人間だけがどんどんはずれていきます。ここからはずれたものは滅亡しかないという事をうすうす感じていながら、いつになったら軌道修正するのでしょうか。●408-3.私の住む鈴鹿市は13年度の10万人あたりの交通死亡者数が全国2位となりました。ちなみに1位は三重県の松阪市です。何とか減らす方法はないでしょうか。●409-1.産業優先、人命軽視の社会の意識、しくみ、制度（例：エイズ薬害犠牲、BSE犠牲、血しょう製剤など）を改善するために、安全な交通環境を実現するために、国民にアピールできる有効な手段はないでしょうか!?●505-2.低公害車向けの駐車場の税率を安くするなどの自治体例（特に東京都や23区）の情報があれば知りたいものですね。いつもご苦労様です。●505-3.私は1月～4月まで胸椎の圧迫骨折により入院していましたが、交通事故によるけが人の多い事におどろきました。整形外科の半分は、交通事故の患者さんです。医者もまた、交通事故の患者さんは手術やその他でお金が沢山入るので親切でていねいです。私等は20日で別の病院へ転院させられてしまって、骨が曲がって固まって、一生つきあっていかなければなりません。●505-5.全国に歩行者と車の分離信号機が義務付けられますようにと思います。●507-1.私は車にも乗ります。自転車にも乗ります。自分の足で走ったり歩いたりもします。でも一番人間らしく、やさしくなれるときは、自分の「ちから」で自転車をこぎ、走り、歩き回っている時です。●508-1.クルマの出現によって、人間は自由と豊かさを手に入れた。クルマは必需品であり、絶対手離すことは出来ないと固く信じられている。本当にそうか。否、クルマ社会は人間のための社会ではない。車の免許を持たず、毎日、歩道のない道を恐怖にさらされながら歩いてみると、そのことがよくわかる。私たちの社会はいつになったらクルマ社会の欺瞞性に気づくのか。微力ながら人間のための社会を目指して尽力したい。

●508-4.地方都市の郊外部では、徒歩でも5分以内の距離でもクルマによる移動がほとんどとなっている。朝のゴミ出しすらクルマが使われている。これだけ常用化してしまったクルマの使用を削減させる方策はないものか頭が痛いところだが、やはり実現させるべきと思われる。●508-5.北海道では歩道に乗りあげて停めている車をよく見かけます。これは明らかに道路交通法に反していると思いますが、取り締まりの対象にすらされていないようですね。青森以南ではいかがでしょうか。●510-3.入会しているだけで何も協力できずに申し訳ありません。玄関のチャイムや、郵便受けに、会のシールをはっているのが、私の唯一の活動かもしれません。デンマークで、クルマをやめて自転車に乗る人が増えているニュースを見ました。環境にやさしい生活を、せめて自分だけでもして行きたいです。●511-1.私の夢「東海自転車道」をつくる：現在、東海道の由比を例にすると、クルマの車線が旧道2、国道1号線4、東名高速4の計10車線あります。建設中の第2東名6を加えると計16車線になります。一方、歩行者、自転車の空間は1車線分あるかどうかです。どう考えても異常です。以下は私の構想です。東海道をクルマ通り抜け禁止のボンエルフでつないだ「東海生活自転車道」にする。国道1号線バイパスの2車線分を「東海高速自転車道」とする。両者合わせて「東海自転車道」とする。●511-2.たとえば、クルマを駆って環境保護運動に奔走するという悲喜劇。守るべき分とは「一生に車何台、ガソリン何トン」とか決められるのでしょうか。なるべく「散らかさず」生きたいものです。当方、ペーパードライバー、車一台保有、運転せず。●512-7.身辺でいろいろ問題があり、現在全く活動に参加できません。申し訳ありません。●513-1.すみません、欠席します。活動注目しています。●513-4.他の予定と日時が重なってしまい、総会に参加できず、申し訳ありません。●513-5.京都市内でも今年度より歩車分離信号が導入されました。当会の主張されてきたことが少しずつ実現しています。一方で派手な走行シーンの自動車CMが野放しなのは大いに問題があり、タバコCMのように規制すべきです。●513-7.今日、エコロジー社会を実現することが、ますます切実な課題となっています。しかし、エコロジー社会の実現は、脱クルマ社会への移行なしにはありえません。この面で本会がはたす役割は、非常に大きいものがあると思います。本会の発展を心から期待します。●513-8.世の中にはいろいろな考えの人がいます。対立・反目を乗り越えて、誰もがより過ごしやすく生きやすい社会をつくっていくよう、力と知恵を出し合いましょう。●514-2.ごぶさたしております。会費未納入なのですが、早目に送金いたします。●514-5.3月にクルマで業務上過失傷害罪を犯してしまいました。「クルマは不安定な乗り物で素人が片手間に運転すべきものではない」ということを身をもって体験しました。●514-7.クルマの問題は、良きにつけ悪しきにつけ、21世紀に価値転換を図るべき、最重要課題の一つだと思っています。日本国内だけの問題ではないのですが、まず足下から、という戦略は正しいように感じます。着実にできることから、ひとつずつ成果を得てゆきたいものです。●515-2.活動になかなか参加できずに申し訳ございません。最近では、自動車社会の問題のみならず、クルマ依存社会によってゆがめられた「電車」（主に通勤電車）のあり方にも強く疑問・問題点を感じるようになりました。一向に改善されない車内外の混雑、悪くなる一方の車内マナーなどです。と言うことで私はつい最近、雨の日以外の電車通勤をやめ、往復40km弱の自転車通勤に切り替えました。また巷では自転車通勤は静かなブームとなっているようです。「電車での通勤が、もっと楽に便利になれば」、「自転車での通勤がもっと安全にできれば」決して楽でもなく、安全でもなく、安価でもなく、健康的でもない自動車を選択する人は自然と減ってくるのですが……●516-2.全国的には脱クルマの方向に少しだけれど進んでいる気配です。地方都市に住んでいると、まったくクルマなしでは生活できない構造ができてしまって…少々しんどいです。もうすこし充電して、仲間を増やすように努力します。ごめんなさい。●516-3.昨年1年間、「自転車WG」と「路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG」に参加とは名ばかりで、メール等々の情報をいただいていることに終始してしまっていました。ただ自分としてはその情報をいただくだけでも大変勉強になりました。九州転勤を機に、九州内を鉄道で旅行しようと思っています。路面電車も訪ねますので、機会があれば状況報告（便利さ・感想等々）をさせていただく等して、少しでも参加できるよう努力していきたいと思います。●517-1.クルマに依存しない社会をさまざまな方向から目ざす会の活動に少しでも参加したいと思っています。世話人はじめ係の皆様のご活躍に感謝いたします。よろしくお願いします。●518-1.いつも連絡があまりにも遅れてしまって申し訳ありません。●522-1.いま頃になってすいません。

# 会・会員に関する報道・投稿記事

以下は、『月刊マスコミ市民』(発行マスコミ市民) 2002年5月号に掲載された記事の元の原稿です。新聞の見開きで圏央道推進アピール広告特集記事が掲載され、それに対しての新聞社とのやりとりです。読者がマスコミに疑問を感じた場合の行動として、参考になる事例でもあり、資料を含めて全文掲載します。

## 高速道路建設推進、謎の企画広告

野村民夫

都市再生の掛け声で大都市への集中がますます加速されようとしています。しかし、ビルを建てれば、ライフ・ライン、鉄道、物流、公園や避難場所、下水と廃棄物処理、ヒート・アイランド対策、など、様々な要素も増やさなければならないはずなのですが、都市機能全体を考えずに、容積率の増大だけを目指す議論が多いようです。

東京都の水道を例に取ると、75%を利根川(水源は上越の大水上山)、20%を多摩川(水源は奥秩父の笠取山)、5%を荒川(水源は奥秩父の甲武信岳)から得ていますが、水源地は何れも他県にあります。特に多摩川は、戦前に当時の東京市長自らが水源を踏査したという歴史を持ち、現在でも山梨県内に広大な水源林が管理されています。「東京の発展は日本の発展」と嘯く都知事は、この現実を直視しているのでしょうか?

都市集中の大きな問題が道路です。東京の都市計画道路の大半は終戦直後に計画されましたが、やっと半分しか完成していません。最近では年に1%も進んでいませんから、このままではあと半世紀以上必要になります。しかも、財源の多くを臨海副都心に割いてしまいましたから、他地区ではますます遅れる事になります。

東京の高速道路を利用する車両の多くが通過交通でトラックが多いと言われており(国土交通省の集計が遅れていて数値の裏付けが取れていません。)、そのために環状道路である中央環状道、東京外郭道、圏央道の整備が不可欠だと叫ばれています。しかし、すべての通過交通が問題なのではなく、神奈川、埼玉、千葉の間で発着になる交通が原因であることは伏せられています。この点は首都機能移転との関係でもっと検討されるべきでしょう。

一方、物流の改善については「新たな地球温暖化対策推進大綱」(注1)では、次のように述べています。

(ア) 運輸部門では、1990年度から1995年度までは17%増。1995年度以降は、自家用車が11%増、その他は横ばい。

(イ) 自動車交通対策、モーダルシフト・物流の効率化、公共交通機関の利用促進等の対策を引き続き充実させ実施する。

上記(ア)は自家用車を含めて交通量を減らさなければならないことを示していますし、(イ)に呼応するように「新総合物流施策大綱」(注2)ではトラック輸送を削減することが決められています。渋滞は通行量が限界を超えたときに発生するのですから、以上を総合的に考えれば、環状道路の建設が唯一の解決策ではないことは明らかです。

最近、高速道路の建設は経済性から問題視されていますが、自然破壊という点でも大問題です。東海道本線と国道1号線は昔の東海道にほぼ沿っていますが、東海道新幹線と東名高速道路は直線性が重視されています。前者が自然の地形に従って作られているのに対し、後者は環境への負荷が大きいのです。近年の高速道路では更に顕著です。

私は、東京に残された貴重な財産である高尾山の自然を破壊する圏央道に反対しており、立木トラスト(注3)と建設差し止めを求める天狗裁判(注4)に参加しています。

東京近郊のハイキング・コースとして親しまれている高尾山は標高600mに過ぎませんが、固有種を含めた貴重な植物群落を始め、樹木、昆虫、野鳥など、自然の宝庫です。

こんな所に高速道路を作れば、微妙なバランスの上に成り立っている自然は破壊されてしまいます。環境評価は行われてはいるのですが、多くの場所と同様、推進側が自分たちに有利なように行っていて、指摘された問題点には答えていません。例えば、オオタカの生息を守るためには営巣木だけを保護しただけでは何にもなりません。生態系全体を保護しなければならないのですが、推進側にはその観点が全く見られないのです。

利便性があれば、何をしても良いのでしょうか?「地元の意見」は決定的なのでしょうか? 例えば、斑鳩町の人たちが法隆寺を壊して清掃工場を建設すると決めたらどうでしょうか?

このような状況の中で、「広告特集:中央環状と圏央道」が掲載されました。今までも大きな広告が掲載されたことはあるのですが、全面見開きは初めてだと思います。

朝日新聞では、天声人語で天狗裁判が取り上げられたことがありますが、問題点を指摘した記事はほとんどなかったと思います。即ち、推進側に有利な情報が圧倒的に多く流されている上に広告まで掲載されるのですから、反対側が対抗するのは更に難しくなっているのです。

米国では、ケーブルテレビに市民が自由に使えるチャネルの確保が義務付けられているそうで、日本のマスコミは無視していましたが、湾岸戦争の時にも反対する番組が放送されました。

営利を目的としない市民グループが、行政を含めた推進側に匹敵する大きな広告を掲載することは財政的に不可能ですから、最初に考えたことは、次の何れかを新聞社に約束させられないだろうか、ということでした。

(a) 市民グループに、同じ大きさの紙面を無償で提供する。

(b) 推進側に有利な広告が掲載されていることを踏まえて、両者のバランスが取れるような記事とする。即ち、記事では市民グループに重点を置いたものとする。

(c) このような広告は掲載しない。

しかし、記事と広告は独立している、という主張を覆すことはできませんでした。

その回答を聞いて疑問に思ったことは、「公人である首長が広告に登場しても良いのだろうか?」ということでした。もし公共工事を受注した建設会社の広告に登場したとしたら癒着を

疑われることは必至でしょう。

そこで問い合わせたところ、2人共「広告だとは知らなかった」という返事でした。民間人である2人も同じでした。

広告主のうち、日本路線トラック連盟（注5）は「特別積合せ運送」（注6）を行う事業体で、中小事業者が大半を占め、年予算は1億2000万円に過ぎません。日本自動車連盟（注7）は故障修理に来てくれるJAFのことです。どちらも、自身の活動自体を紹介していない広告に多額を出せるとは思えません。

また、広告文では「オオタカとの共生、高尾山の水脈保全に力を注ぐなど、極力自然環境との調和を心がけてはいるが、地権者全員の理解と協力を得るには至っていない。」と述べているのですが、圏央道における環境保全については極めて部分的な対策が検討されているだけで、生態系全体を考慮したものではありません。排気塔についても大気の逆転層の発生を無視したものになっています。中央環状線では山手通りの地下を通る区間での換気塔が問題になっています。広告主は広告の内容に責任を持つのが当然ですが、両者がこれらの問題点に対して責任持って回答できるとは思えません。

従って、本当の広告主が別にいると考えました。

これらをまとめたのが第1の質問（資料1）です。残念ながら、回答（同2）は、はぐらかす内容でした。

しかし、具体的に答えられるものがあるはずだと思い、第2の質問（同3）を出したのですが、全面拒絶でした（同4）。第6項の広告会社は予想していましたが、具体的に回答できるものがあるはずなのに、なぜ全面拒絶なのでしょうか？

1項目でも具体的に回答すると、回答できない項目が明らかになってしまうからではないか？　というのが私の推理です。

そこで「回答に困る」理由を推察してみました。あくまでも私の推察であり、「これが真実だ」と主張するつもりはありません。

第1項のインタビューについては、逆に記事の取材であっても相手に疑いを持たれることになりますから、朝日新聞の信用にかけて明確に答えられるはずです。従って、第1の回答とは裏腹に、不適切であった、と考えるべきでしょう。

第2項の内容の確認ですが、私にも苦い経験があります（参考1）。約束を守れなかったことが社会的に問題であることは勿論ですが、約束したことが問題だったのか、結果として守れなくなってしまったのかでは、大きな違いがあります。前者は報道の自由との関連ですが、後者については他の問題と併せて検討することにします。

第4項は、例外なく広告会社への支払いなので隠さねばならない事項ではありません。第6項こそ、回答にあるように、商取引上の問題であり、堂々と拒否できる項目です。

従って、第3項と第5項が問題だということになります。

第5項は、具体的な数値を求めているわけではありませんから問題なく回答できそうに思えます。しかし、広告主が何れも正規の金額を支払っていないことは確実だと思いますので、回答を拒否せざるを得なかったのでしょう。つまり「通常の商習慣から見て適切と考えられる範囲」を超えた料金だったということです。

第3項は「本当の広告主」の存在を確認するための質問でしたが、存在の可否については現時点でも謎のままです。というのは、この様な広告を出したいところは容易に推測できるのですが、資金を出しているかどうかが不明だからです。

今回のように広告局が企画している広告には種類が多いようです。広告主についても、1社だけのもの、同業種が数社集まったもの、関連性が薄いと思われる数社のもの、と様々ですが、共通しているのは「記事と見紛う様な」文章が含まれていることです。

広告用に割り当てていた紙面が余ってしまった時に掲載されるので、いつになるか判らないという話も聞きますが、そう考えるには、今回の場合は疑問が残ります。というのは、掲載して欲しいと思われる期間が限られている（注8）上に、その期間中に全面見開きが余ることを予想しなければならないからです。

広告面が空いてしまうことが予想され、それに備えて企画を用意するにしても、大きな紙面は危険も大きくなります。急に広告が入っても対処できないからです。同じ面積を用意するなら、もっと小さな紙面を複数（例えば半ページを4種）にした方が融通が利きます。同じ観点から、掲載時期が限定される内容よりいつでも通用する方が、関連業界が限定されるより汎用的な方が、より好ましいと言えます。掲載する地域も問題で、今回の場合は、狭くても広くても目的を達することができません。この中には夕刊がない地域も含まれると思いますので、朝刊でなければなりません。

また、広告収入があまり期待できないとすれば経費を抑えるはずですが、取材も紙面構成も本格的なものです。

この様に考えると、広告面が空いたから企画したと考えるには無理があり、「本当の広告主」がいると思った方が妥当です。掲載時期が確定していなかったのは、紙面が空くのを待っていたのではなく、空けるように調整していたのでしょう。費用の流れについては、残念ながらべ調ようがありません。

この推測が外れていて、単に紙面が余っていただけだとしたら、読者としては、広告で埋めるのではなく記事の掲載を希望します。東京ではあまり目にすることのない地方の記事、米国以外の外国（第三世界、北欧など）に関する記事や現地新聞などの転載はいかがでしょうか？　例えば、スイスでの廃棄物処理を知ることができれば日本でも参考になると思います。問題意識を暖めている人に思う存分書いてもらえれば、特に若手記者には良い勉強になるでしょう。

あくまでも広告用の紙面だということであれば、市民グループ、NGO、NPOに開放して欲しいですね。伝えたくても有効な手段がなくて困っているグループは多いのですから。

現在、有事対応を筆頭に、人権保護法など、人権を脅かす動きが活発です。

そうした中で、広告とは言え、新聞が行政の施策推進を助けるようなことをしていて、言論の自由は守れるでしょうか？

鎌田慧氏は、NHK教育テレビの「人間講座」で担当した「反骨のジャーナリスト」について説明した文章で次のように述べています。ジャーナリストに「反骨」を冠するのは形容矛盾のような気がしてならなかった。「反骨でないジャーナリスト」など、はたして存在しうるのかどうか。

（4月10日夕刊「ジャーナリストの責務」）

所属する部署がどこであれ、朝日新聞の社員は誰でもジャーナリストであるとの自覚を持って欲しいと思うのは私だけでしょうか？　（東京都中野区在住）

（注1）
2002年3月19日、地球温暖化対策推進本部決定
（概要版）http://www.env.go.jp/earth/ondanka/taiko/outline.pdf
（全文）http://www.env.go.jp/earth/ondanka/taiko/all.pdf
（別図）http://www.env.go.jp/earth/ondanka/taiko/matrix.pdf
（注2）
新総合物流施策大綱（2001年7月）
（概要版）http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/images/new_outline01.pdf
（全文、このURLからリンクされる。）http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/new_outline_.html
（注3）
樹木には土地とは別の所有権があるとみなされるので、樹木を多数の所有者に売却することによって強制収用に対抗する手法が立木トラストです。
（注4）
高尾山は修験道の山で、天狗にまつわる話が多数残されています。天狗裁判では「高尾山、オオタカ、ムササビ、ブナ、八王子城跡」も原告になっていますが、東京地裁、東京高裁は適格がないと判断しました。
詳細については次のホームページを参照して下さい。
http://homepage2.nifty.com/takao-san/index.html
http://www.asahi-net.or.jp/~fd4h-krng/indexm.htm
（注5）
http://biz.nifty.ne.jp/rosen-renmei/
（注6）
ターミナル間を大型トラックで、集配を小型トラックで行うことによって、全体の交通量を減らすものです。
（注7）
http://www.jaf.or.jp/
（注8）
日の出インターチェンジの開通日（3月29日）の少し前までに掲載しなければなりません。
なお、当日は、国土交通省と日本道路公団が連名で5段x1/2ページ幅の広告を出しています。

（参考1）

廃止で問題となっている東京都女性財団からの取材でした。執筆者とやり取りして「最終原稿」ができましたが、関係者が都合の良いように「でっち上げて」しまったのです。変更の理由も明らかにされませんでした。

「謝罪する」と言われたのですが、自分の主張と異なったことを掲載されたのでは周囲の人を裏切ることにもなりますので、多数の注記を入れた訂正版を次号に折り込ませました。ある知人は、ゲラで確認することを条件にしない限り取材には応じないと言っています。

## 【資料1・質問状】

2002年3月18日
朝日新聞社　御中

野村民夫

＜朝日新聞（東京本社版）2002年3月6日朝刊に掲載された「広告特集：中央環状と圏央道」（全面見開き、14・15面）に関して＞

[A] 現在までに判明したこと。

(1) 朝日新聞広告局の説明

(1-1)「日本路線トラック連盟」と「社団法人　日本自動車連盟」を広告主とする、通常の広告である。

朝日新聞広告局が、両者と打ち合わせながら作成した。

(1-2) 文章の中に、主張を明確にした記述が含まれていないので、意見広告には相当しない。

(1-3) 首都圏（東京都及び周辺地域）で配達される紙面に掲載された。

(1-4) 上記配達区域に対する、広告代金の基本料金は下記の通りである。

1ページ全面　145万3000円　x　15段　＝　2179万5000円
見開き全面　135万8000円　x　30段　＝　4074万円

実際の広告料金は、同一の広告主が半年間に予約した量によって所定の割引率が適用されるので、上記が上限となる。
意見広告も料金は同一である。

なお、特別な場合は、1段x1cmで8万円（上記の約2倍。但しこれは東京本社版全体の料金なので、首都圏だけの場合は安くなる。）が適用される。

(2) 談話が掲載されている人たちの話（全て、本人ではなく、広報担当や事務局が回答）

(2-1) 竹内俊夫氏（青梅市長）、鈴木恒年氏（足立区長）、樫崎彰男氏（八王子商工会議所会頭）、小柳滋康氏（板橋四ツ又商店街振興組合理事長）、は、何れも、取材だと言われて話をしたので、記事だと考え、広告だとは思わなかった。記事ではなく広告であるという説明はなかった。まして広告主についての説明はなかった。

鈴木氏は、確認すべきだった、と述べている。

竹内氏は、国土交通省か道路公団の委託だと思った。また、施工業者が列記されるようなものではないことは確認していた。

(2-2) 取材したのは、元朝日新聞記者、朝日新聞の委託を受けたフリー・ジャーナリスト、コンサルタント、などであり、現役の朝日新聞記者はいなかった。

(2-3) 掲載された文章は、概ね、話した内容を適切に要約したものになっている。

但し、竹内氏は、移動時間の短縮については話したが、具体的な数値まで触れたかどうかは記憶にない、ということであった。

竹内氏は、掲載前に文章を見せてもらうことになっていたのに、約束が守られなかった、ということである。

(2-4) 各氏とも、記事ではなく広告であったことに対して抗議はしないということである。

理由は、竹内氏と鈴木氏は建設を推進する立場であるため、小柳氏は商店街の宣伝になるため、樫崎氏は掲載されてしまった以上仕方がないから、というものである。

(3) 広告主の話

自身の業務には直接関係のない内容の広告に対して高額（折半すると約2000万円）の広告代を支払うことについて、次のように回答があった。

（ア）「日本路線トラック連盟」は、金額は明らかにできないが、規定額より大幅に安い料金しか支払っていない。

広告代理店から持ち込まれた話である。

（イ）「社団法人　日本自動車連盟」は、全く支払っていない。

広告代理店から、下部に広告スペースがある、という話を持ち込まれた。

(4) 朝日新聞広報室（意見受付）の話

(4-1) 記事と広告は全く別である。

広告は社内規定を満たせば掲載されるので、記事の内容に反する場合がある。

[B] 朝日新聞社に対する質問

(1) 本当の広告主はどこですか？

（ア）今回の広告について。

（イ）以前の同様の広告で、朝日新聞社系列の旅行会社が広告主だったものについて。

(2) 大量の広告を出す広告主の意に反するような記事が抑えられることはない、と主張できますか？　その根拠は何ですか？

(3) 外国では、行政側が推進する立場で広報や広告を行う場合、それに反対する市民グループに対して、反論の機会を与えたり、広告を無償（または低廉な金額）で提供することが行われる場合があります。

(3-1) 朝日新聞では、市民グループの主張を伝えるために留意している点はありますか？

(3-2) 市民グループに広告紙面を提供する考えはありますか？

(4) 朝日新聞の社内規定では、記事に関して取材する場合に対象者に対して明らかにしなければならない項目は何ですか？

(5) 朝日新聞の社内規定では、広告に関して話を聞く場合、

（ア）対象者に対して明らかにしなければならない項目は何ですか？

（イ）上記（ア）は、委託・発注した者に対しても適用されますか？

（ウ）朝日新聞の社名を使用する場合に注意する点、制限される事項、などはありますか？

[C] 補足

(1) 上記 [B] (3) (3-2) で述べた、広告紙面の提供方法として、下記が考えられます。

（ア）推進側の広告料金を高く設定し、市民グループの広告料相当の収入を確保する。

（イ）朝日新聞が、市民グループからの広告収入を放棄する。

今回、表面的な広告主が規定代金を支払っていないことが明らかになりましたから、名前も出さずに大金を支払ってくれる気前の良い広告主に対して、より高額な代金を請求することも可能でしょう。

或いは、朝日新聞は、タダ同然で推進側の大きな広告を掲載したのですから、反対する市民グループに対しても同様にしなければ、新聞全体の公正さを疑われることになります。広告収入を当てにしなくても済むのですから、資金の余裕はあるはずです。

### 【資料2・回答】

2002年3月26日

野村民夫様

朝日新聞社広報室

拝復　時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

弊紙3月6日付朝刊に掲載しました「広告特集・中央環状と圏央道」についてのご質問を拝受しました。遅くなって申し訳ありませんでしたが、お尋ねの件について以下のようにまとめてお答えいたします。ご質問が多岐にわたっているため、すべてを網羅できないかもしれませんが、その点はご容赦ください。

さて広告は、広告主に紙面スペースを提供して掲載料をいただく経済行為です。その内容については、新聞社は法令や広告掲載基準を踏まえて審査し、それらに触れない限り掲載することにしています。今回のように新聞社企画となっている場合も、新聞社は広告主の意図に適したPRのスタイルや切り口を提案したものであって、広告内容は広告主の考え方を反映しています。その点が、読者に伝えるべきニュースかどうかを、新聞社として独自に判断して取材・掲載している編集記事（報道）とは大きく異なります。

このように、広告と編集記事は根本的に性格を異にするため、社内組織的にも新聞発行に当たって相互に独立しており、広告主の意向で記事が左右されることはありません。また、広告内容と対立する立場の意見について、広告掲載を理由として記事でことさらに配慮することも、経済行為の範囲を逸脱して反論広告を掲載することもありません。

なお、広告はすべて広告会社との契約により取引しており、今回の広告も、紙面に記された2団体を広告主として、広告会社から掲載申し込みがあったものをお受けしました。広告原稿の作製に当たっては、インタビューは適正な方法でおこなわれたことを、担当したプロダクションに確認しております。

以上、簡単ですが回答とさせていただきます。　　敬具

### 【資料3・追加質問】

2002年3月28日

朝日新聞東京本社　広報室　御中

（ご担当：両角晃一様）

3月26日付のご回答を27日に受け取りました。

ご回答の中に不明点がありますので、追加質問します。

(1) インタビューについて

「広告原稿の作製に当たっては、インタビューは適正な方法でおこなわれたことを、担当したプロダクションに確認しております。」

となっていますが、広告であることを告げず、（当然、広告主を知らせることも無く）インタビューすることは、貴社の基準では適正なのでしょうか？

(2) 掲載前に内容を確認することを約束しながら果たさなかったことは、貴社の基準に照らして、問題はないのですか？
(3) 今回は貴社広告局の企画ですが、広告の作成に際して、「貴社広告局及び関係するプロダクション、広告主、広告会社」以外が参加していますか？
(4) 広告会社との契約によって取引したとのことですが、貴社への代金は、広告主の会社（または団体）から直接支払われるのですか、それとも、直接支払うのは広告会社なのですか？
(5) 今回、貴社が実際に受け取る広告料金は、次の条件を満たしていますか？
（ア）基本料金を基準とする。
（イ）上記（ア）に、社内規定で定めた、半年間の契約量に応じた割引価格、を適用する。
（ウ）上記（イ）を参考に、通常の商習慣から見て適切と考えられる範囲で、実際の料金を決定する。
(6) 差し障りが無ければ、今回の広告会社を教えて下さい。
以上、よろしくお願いします。

**◆◆◆【資料4・再回答】◆◆◆**

4月4日に配達証明便で。
2002年4月3日
野村民夫 様

朝日新聞社広報室

拝復　重ねてお尋ねのメールをいただきました。どのようにお答えすればよいか、いろいろと検討させていただいたため、ついお返事が遅くなり失礼致しました。

さて、今回のご質問は、いずれも当事者間の問題であり、商取引上の守秘義務に属する事柄を多々含んでいます。このため、第三者の方への回答は差し控えさせていただきます。

可能な限りお答えしました前回の弊社書面をもって、ご理解たまわりますようお願い致します。

以上、回答とさせていただきます。　敬具

## ●会・会員に関する報道・投稿記事

# 歩車分離信号で歩行者事故7割減

## 全国2千カ所に導入へ

### 警察庁調査

歩行者が渡っている横断歩道に右折や左折の車を進んでこさせない「歩車分離式信号」を、今年1月から全国100カ所の交差点で試験運用した結果、歩行者の事故が導入前より約7割減ったことが12日、警察庁の調査で分かった。歩行者の安全確保に有効とみて、同庁は来年度から約5年間かけ、事故の多い通学路など約1500～2千カ所に整備する方針だ。

歩車分離式信号は、横断歩道が「青」の時は並行して走る直進車だけを走らせ、車が右折・左折する際は横断歩道を「赤」にする型や、全面的に車を止めて歩行者を横断させるスクランブル方式などがある。

1月から半年間の事故を導入前の前年同期と比較したところ、車対車や車対人の人身事故は11件で、38%減った。うち歩行者が車にはねられる事故は8件で、前年同期より73%減った。

歩行者の信号無視は平均で13%増。横断歩道の信号が青の時間帯が短くなった影響とみられる。

この方式の交差点が管内にある警察署協議会や住民、ドライバー518人にアンケートした結果、74%が歩車分離式信号の導入に賛成だった。渋滞が長くなるなどの理由で反対したのは15%だった。

信号機のある交差点で歩行者がはねられる事故は01年で約1万9千件発生し、信号機のある交差点で発生した死傷事故の2%を占めている。

2002年9月12日　朝日新聞（レイアウトは変えてあります）

## 会計より　青木 勝

■新年度会費の振り込みをお願いします。

ラベルシールの宛て名の上部に「01済」「02済」と記載しています。それぞれ2001年度まで、2002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。

4月1日から7月31日までの、2002年度会費納入者・団体は259個人・団体です。

年額の会費は、個人が一口2000円、団体が一口5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。ぜひとも、継続して会員になっていただくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木（p28）までご連絡ください。

## ■WWWへのご協力お願い

川島光弘さんのご尽力で会報の掲載が進んでいます。全てのバックナンバーの目次と、最近の号の記事本文（文字のみ）が閲覧できます。どうぞご利用ください。掲載文から個人情報を全て除く工夫をしているので一苦労です。制作協力いただける方はぜひご連絡ください。

※URLは表紙参照

## 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

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』を1冊400円でお分けします（送料は別）。定価が440円なので、まとめ買いの場合にご利用ください。

当会が季刊でお届けしている『クルマ社会を問い直す』のバックナンバー（1号～28号）を1冊100円でお分けします（送料は別）。会の7年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

28号送付時に同封した会のパンフレットもご活用ください。会合やイベントなどで配布してくださる方には、必要数無料（送料も無料）でお送りします。

以上、申し込みは巻末事務局担当まで。

## 小型ステッカーをご利用ください

会作成の小型ステッカー（2000年に作成・1人1シート配布。新規会員にはご入会時に送付）をさらにご入用の方には、実費でお分けしています。封筒やハガキに貼るなどしてご活用ください。実費と送料を切手にて事務局杉田（p28）までお送りいただければ、折り返しお送りいたします。なお、会報発送時の同時送付でよい場合は、その旨を記してください。送料の余り分は発送時にお返しいたします。

● **実費・送料等**　頒価は1シートあたり70円、送料は15シートまで80円、30シートまで90円、45シートまで140円、60シートまで160円、90シートまで200円、100シートまで240円です。お一人につき最大100シートまでということでお願いいたします。（実費は製作枚数により変動する場合があります。その都度会報でお知らせいたします。）

## ■ 会報発行のお知らせと投稿規定 ■

●次号発行予定：12月末
●原稿締め切り：10月31日厳守
●送付先：足立（p28）
●文書字数：およそ1200字以内（応相談）　葉書での短文でもかまいません。お気軽にどうぞ。
●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・Fax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、クルマ問題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
・写真（簡単な解説つきで）
・イラスト・マンガ（挿絵を書いてくださる方も募集中。絵を描くのが好きな方はどうぞご協力ください。）
・「私のイチおし」（p16参照）
・その他にもアイディアをご提案ください。

## 事務局より　藤本真一・杉田久美子

●今号の総会はがきメッセージ入力と公開名簿整理には、今年度から世話人の和田さんが担ってくださいました。半数以上の皆様がはがきを返送くださいましたが、まだ手元にある方は、今からでもぜひメッセージをお寄せください。（藤本）

●1年と2ヶ月間、常勤者の産休代替として、週3日働いた。自宅からバスで最寄り駅へ、2つの電車を乗り継ぎ、バスで職場へと、通勤時間は1時間 50分だった。この過酷な通勤でも仕事が続けられたのは、JRと私鉄の乗り換えが比較的楽だったことと、始発駅のため、行きも帰りも必ず座ることができたためだと思っている。この座っての35分間がありがたかった。満員電車に立っていたならば、絶対体調を崩したことだろうと思う。昨年夏知った「青春18切符」は学生だけでなく中高年のファンが多いらしい。今の時期は新幹線や東名バスでなく、東海道本線で時間はかかっても格安で帰郷できるのが嬉しい。310円追加して、沼津～浜松間は「ホームライナー」を使う。これがゆったりデラックスシートで快適だ。思わずニコニコしてしまう。日本ではグリーン車に乗ったことがないが、フランスで乗った一等車に、ビジネスマン達に混じって、休暇から戻る高校生達がいて驚いた。空いた座席にバラバラに座って、それぞれにサイドテーブルでレポートを書いていた。日本で高校生が一等車に乗れる時代がくるだろうか？ この3ヶ月、事務局らしい仕事は何にもできずに、日が過ぎました。実際に自分たちの住む地域で活動をされている会員さんたちの報告を聞いて、元気を出したいと思います。（杉田）

## 地方支部と、地域連絡係の制度について　三田直水・藤本真一

支部は、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動するために便利であれば、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。

また、地域活動連絡係は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化する意味もあります。また、世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡係は会則に規定はなく、「会報に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方」という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる会報に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

**編集後記** ●お盆休みの間、すがすがしい早朝にサイクリング&ウォーキングでまちの景色を眺めてみました。サイクリングのときは、約20kmの行程を2時間ほどかけてゆ～っくりと走ったのですが、歩行者とすれ違うことごくわずか。生活道路などとはとても言えないような姿を目のあたりにしましたが、こんな地方都市、新潟だけでしょうか？（和田）●地球温暖化防止が叫ばれるなかで、全国の小・中・高校に冷房設置というニュースが流れてきました。酷暑→冷房の悪循環はどこまで続くのでしょう。たとえばクルマの所有・走行を極力減らし、駐車場を緑地や畑にし、路地のコンクリートをはがす……それだけでも不快な人工熱を相当減らせると思うのですが、そんな具体策、努力目標は全く聞こえてきません。（足立）●雨の中を出歩くのに、それほど苦痛を感じません。ポンチョを羽織ってしまえば、自転車も歩きも大丈夫。バイクで走っているときだって、少々の雨なら濡れていくし、カッパを着れば万全です。ポンチョやカッパが肌にべとつくとか、靴の中が湿ってくるとか、気になることもありますが、それも馴染んでしまうまで。やがてどうでもよくなっちゃうんです。でもぼくの細君は、雨の日に外に出るのを嫌がります。出かける予定だった休日も、雨天だったら家の中。「これくらいのことで…」と思っても、家庭不和の恐れを抱えてまで出かける気にはなれません。こういうときですね、クルマがあればなぁ、と思ってしまうのは。先日、2人目の子どもが生まれました。またベビーカー連れの生活が始まります。雨の日の外出を考えると、頭が痛いです。（梅沢）

## 代表より　三田直水

●路上で意味なくエンジンをかけっぱなしにしているクルマが多い。窓を開けてクーラーのエンジンをかけているクルマもある。ドライバーがいる場合は直接エンジンを止めてくれるよう声をかけるが、誰も乗っていないのに、エンジンをかけっぱなしのクルマには声をかけることが出来ず、後々までずっと気になる。下にはクルマからの水がしたたり落ちて、そうとう長い間エンジンをかけていることが窺える。ましてディーゼル車の場合なおさら心が痛む。空気を意味なく汚すなよ！と言いたい。また、排気孔を左外側に向けているクルマがある。クルマは道路の左側を走るので、排ガスは常に歩行者に向けて排出される構造になっているのである。まったく、歩行者をバカにしているではないか。こんなクルマは排気孔を運転席に向けてやりたい。

●先日京都に行った際、市内を循環しているバスが真っ黒な排ガスをまき散らして走っていた。後日、京都市交通局に電話して低公害バスの導入はどうなっているのか聞いてみた。技術課の人の話によると、天然ガスバス（21台）、ハイブリットバス（7台）、アイドリングストップバス（121台）、ディーゼル（759台）と圧倒的に黒煙を吐き出すディーゼルバスが多かった。すべてを低公害バスにするには10年かかるとのこと。その日天気は良かったが、京都駅の屋上から見た古都は、香の煙ならぬスモッグに霞んでいた。外国人が日本の情緒を求めて来ても、これでは恥ずかしいのではなかろうか。

●世話人の和田さんが総会の時と会報で紹介しておられた、新潟県の三条市の無料貸し自転車のことを、スリッパのように使って欲しいとの意味合いで「ちゃりっぱ」と呼ぶそうだが、今年の総会後の懇親会で会報担当の足立さんがそれをもじって、現代人にとってクルマは「クルッパ」だと言って皆の爆笑をかっていた。クルマをまるでスリッパのように乗り回し、沢山の人間を殺傷し、自然を破壊し続ける現代人は「クルッタ」とも呼ばれる（命名不詳）。

●相変わらず携帯電話を片手に、ハンドルを握っているドライバーは多い。警察に聞いたところによると、そのようなドライバーを見つけたら注意か警告ということで対処するそうだが、罰則はない。しかし行為が危険であるのにやめようとしないドライバーが後を絶たないのは、規制があまりにも緩いからではないのか。事故が起きてからの責任を問うだけでなく、行為そのものに厳重な規制（罰則）を設けるべきではないだろうか。

版下作成：梅沢博　　印刷・製本：日本グラフ　力丸芳文