

クルマ社会 を問い直す

http://boat.zero.ad.jp/simi/tnk/
e-mail:kstn@boat.zero.ad.jp



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：古川量巳
連絡先：〒162-0825
東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506 生活思想社内
Tel & Fax 03-5261-5931
編集：杉田正明・木村利雄・
足立礼子
入力協力：青木 勝
郵便振替口座：00140-7-39161

48

2007年7月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



歩道はクルマのためのもの？ 歩道は平らでないと歩きにくいのですが、波を打っています。人々は自然と端っこの比較的平らな部分を歩きます。(千葉県松戸市にて撮影：杉田正明)

会のめざすもの

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

表紙用の写真を
募集しています

目次

レポート

第13回総会を開催(木村利雄・林裕之)

2006年度活動報告/2007年度活動計画/会計報告・予算・・・2

懇親会を終えて(青木勝)・・・5

講演会「下北沢-まちの個性をいかすために-」(金子賢三)・・・6

子ども環境学会で「道草のできるまちづくり」

シンポジウムを開催(足立礼子)・・・12

論文寄稿

規制緩和と貸切バス業界(下)(川村雅則)・・・19

投稿

持続可能な交通政策を求めて-フランス・ストラス

ブルで考えたこと- (NO.3)(林 裕之)・・・23

1人ひとりができることから(木村孝子)・・・24

楽しい!儲かる?「脱クルマ」アイデア その15

-決断代行ビジネス- (鈴木浩司)・・・25

“哲学”運転も危険運転(小林和彦)・・・25

案内

ワーキンググループ・有志メーリングリスト案内・・・26

会員が執筆した書籍の紹介・・・28

会則・・・29

メッセージほか

2007年度総会へのメッセージ・・・30

世話人・地域活動連絡係からのメッセージ・・・31

会・会員に関する報道記事・・・34

代表・事務局・会計より、ほか・・・36

案内板・投稿規定・・・38

5月19日(土)13時より、東京都世田谷区北沢区民会館12階スカイサロンにて『クルマ社会を問い直す会』第13回総会を開催しました。参加者は23名。委任状102通と併せて会員の過半数(116)を超え、総会が成立しました。

古川量巳代表あいさつ後、総会第一部として議長に杉田正明さんを選出し、議事に入りました。2006年度の活動と決算について報告され、質疑応答の後承認されました。次に2007年度活動計画案と予算が提示され、質疑応答の後承認されました。

引き続き行われた講演2題終了後、会場を3階のミーティングルームに移し、総会二部として議長に鈴木一之さんを選出、人事関係の議事に入りました。総会二部では2006年度世話人を解任し、2007年度世話人立候補者9名が承認されました。前年度世話人のうち富田悦哉さん、藤田亜津子さんの2名が役を降り、林裕之さんが新たに加わりました。また地域活動連絡係の紹介がありました(名簿は、本冊子送付時に同封してありますので、ご参照ください)。

総会議事の後も意見交換などがあり、続いて懇親会が開かれました。

以下に、総会の質疑・討論の内容を要約して記します(承認された議案は3~4ページに記載)。

質疑応答・討論などの内容

- ・車優遇社会の変革・改善につながる問題提起をするため懇話会の開催を提案したい。開催は関東近辺に限られると思うが、年3回ぐらい1日ゆっくり議論できる場を設けたらどうか。
- ・現在東京で開催している月例ミーティングとすり合わせて考えたらどうか。
- ・東京月例ミーティングは金曜開催だが土曜開催も考えられる。
- ・東京月例ミーティングは会報の発送作業をやりながらになるので、本格的な議論は難しい。
- ・2006年度の活動計画に地域ミーティングが掲

げられているが実施されているのか。

- ・車社会について話し合うのに2時間では少ない。東京月例ミーティングは会の運営についての話し合いが中心なので切り離して考えたほうが良い。
- ・どうなるかわからないが、とにかく実施してみればよい。地域の視察を兼ね、開催場所を移動することも考えられる。
- ・懇話会の開催は、世話人以外で発案し実施してもらいたい。過去何度も議論したが成果は少なかった。思いの丈を話すだけなら反対であり、参加したくない。こども環境学会など外部の会に参加するなら、まず会の内部の議論を固めた方がよいのではないかという指摘もあるが、問い直す会以外の外部のいろいろな人たちの話を聞くことも大事。
- ・一人ではなかなか活動できないが、会報を活用し、近所の人、身近な人と話し合うことから始めたい。会が作成した冊子の活用も積極的にしてもらいたい。
- ・地元の自治体などへの陳情活動を活発に行いたいと考えている。
- ・問い直す会の中で議論したいなら、MLに参加してもらいたい。
- ・現在会費の郵便払込手数料は、問い直す会負担となっているが会員負担としたい。(今後世話人会で検討することとなる。)
- ・各学会と関わることは有益ではあるが、かなりエネルギーがいる。双方の意識の違いを確認できるし、クルマ問題の意識のない人にアピールできる。
- ・パソコンで情報交換できなければ、ファックスとか他の方法で連絡を取りたい。ぜひやってほしい。(会からの案内、連絡事項の伝達方法については、世話人会で検討することとなる。)
- ・横断幕を掲げて街頭行動を行ったり、標語を作ってみてはどうか。

※懇話会の開催については、発案者が中心となり検討していくこととなりました。

2006年度になり長く事務局を担当された藤本真一さんが退任されたため、後を後藤昇と清水真哉の二人で分担する形で引き継ぎました。後藤は主として会報の発送、月例ミーティングを、清水はホームページや会のメールアドレスの管理を中心とした対外対応を担当し、後藤・清水の二人体制で事務局を運営しました。

5月20日2006年度第12回総会において、杉田正明「脱クルマの課題の広がりと深み」、児島早苗「交通事故被害者遺族として事故防止のために望むこと」、自転車活用推進研究会事務局長の小林成基さん「自転車社会の目指すもの」と三つの講演を開催しました。

後藤昇担当の東京飯田橋での月例ミーティングは、毎月欠かさず開催されました。ビデオなどを用いた学習や議論、情報交流のほか、会報作製月には、その場で袋詰めの作業を行いました。

ホームページは、担当が清水となり、体裁やこれまで作製された内容については概ねそのまま引き継ぐ形で、リンクや入会案内など一部の改善を行いました。

会報の作製は足立礼子为中心となり、木村利雄、藤田亜津子の協力を得て無事、7月、10月、1月、3月と年四回の発行を維持しました。

2006年6月に三重県の会員の意見をもとに「ナンバープレートカバー・不正改造マフラーについての要望書」を提出。11月に国交省、警察庁、環境省から回答を得ました。

2006年9月2日(土)大阪市難波市民学習センターにて関西ミーティングを開催しました。参加者は五名で、ビデオを用いた学習をしました。(担当:青木勝)

2006年9月には前年に引き続き横浜カーフリーデーに参加協力をしました。担当した事務局としては、今年は仕事の引継ぎの年として、前年と同レベルの活動をすることを目標にパネル展示を行いました。パネルは過去に作製されたものをそのまま使用しました。佐藤清志の他、



会員数名の協力を得ました。

2006年11月4日には山形市で地域連絡係の小林和彦が企画をして、青木仁さんの講演会「歩いて楽しい魅惑都市づくり」を開催しました。当会では2005年11月にも東京亀戸で青木仁さんの講演会を開きましたが、山形という地方中核都市でも日本型の高密度で歩いて暮らせる魅惑都市という青木さんの主張が反響を呼びました。

2006年末からは2003年3月以来の警察庁交渉を行うべく清水担当で準備を始め、主としてメーリングリスト上で議論を行いましたが、2007年1月、警察庁が道路交通法改正を行うためのパブリックコメント募集を始めたため、それへの対応に方針を切り替え、数名の会員が個人名で意見を提出するという成果を得ました。

2006年8月頃からこども環境学会実行委員に足立礼子、鈴木一之、佐藤清志が参加。2007年4月29日「こども環境学会横浜大会」にて特別シンポジウム「道草のできるまちづくり 車社会からこどもを守る」の企画を問い直す会として担当し、成功に導きました。このシンポジウムには当会からは今井博之がコーディネーターとして参加しました。当会では「母親大会」などに長年に渡り参加して子供とクルマ社会というテーマに取り組んできましたが、ここに一つの結実を見ました。

杉田正明が管理する会員有志によるメーリングリストは、佐藤清志からのほぼ毎日の情報提供などもあり、有効に活用されました。

そのほか、副代表の杉田正明の担当で、会のパンフレットの改定を行いました。

□ アピール、要望活動、講演会等

- 1 歩いて、自転車で、公共交通で、安心して暮らせる地域づくりを考える
- 2 クルマのトリップ数を減らす呼びかけを行う
- 3 引き続き会としての社会的アピールの明確化を図る
- 4 会員の意見、意向等を知るためにアンケートを行う
- 5 講演会を行う
- 6 省庁交渉を行う
- 7 クルマ依存社会転換のため一人でもできる方策を考え実践する

□ ほかの団体への参加や連携（問い直す会の活動方針に照らし有効と思われる他団体に参加・連携する）

こども環境学会、子どもを守る文化会議、横浜カーフリーデー、自転車活用推進研究会、交通事故関連団体

□ 会報発行、その他、

- 1 年4回の会報発行（7、10、1、4月）
 なお、今後会報掲載記事は、投稿者の非掲載の要求がある場合を除き、会のホームページに掲載することにする
- 2 クルマ問題に関するパンフレットの作成

□ 地域活動

- 1 東京月例ミーティングの開催
- 2 地域ミーティングの開催

会計報告・予算

■ 2006年度（2006.4.1～2007.3.31）

会計報告 決算

■ 2007年度（2007.4.1～2008.3.31）

（単位：円）

予算

（単位：円）

収入の部				支出の部				収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考	科目	予算	科目	予算	備考	科目	予算	備考
繰越金	3,666	3,666		会報作成費	350,000	292,680	※ 3	繰越金	87,683	会報作成費	320,000	※ 7	繰越金	87,683	
会費	1,000,000	840,000	※ 1	郵送・連絡費	300,000	231,350		会費	850,000	郵送・連絡費	256,000		会費	850,000	
カンパ	250,000	234,167		事業費	200,000	88,490	※ 4	カンパ	240,000	事業費	150,000		カンパ	240,000	
雑収入	26,334	14,200	※ 2	交通費	200,000	135,200		雑収入	22,317	交通費	160,000		雑収入	22,317	
				事務費	30,000	40,891	※ 5			事務費	40,000				
				渉外費	50,000	67,150	※ 6			渉外費	100,000				
				事務所使用料	120,000	120,000				事務所使用料	144,000				
				会場費	20,000	27,360				会場費	20,000				
				雑費	10,000	1,229				雑費	10,000				
				次期繰越金		87,683									
合計	1,280,000	1,092,033		合計	1,280,000	1,092,033		合計	1,200,000	合計	1,200,000		合計	1,200,000	

※1 納入者323人・団体

※2 会報・ブックレット等の売上

※3 会報43号から46号分

※4 講演会等

※5 コピー・印刷・振込み手数料等

※6 横浜カーフリーデー・こども環境学会等

※7 会報47号から50号分

懇親会を終えて

青木勝（世話人）

5月19日、総会終了後、総会会場を後にして、同じ北沢タウンホールの別室で懇親会を開催しました。

20名の参加を得て、総会では話し足りないことを、語り合いました。

交通事故をどうしたら無くすることができるのか。人々の意識を変えられるのか。騒音、大気汚染、環境破壊。道を安心して歩くことの難しさ。それぞれの思いを聞くことができました。

この私たちの熱き思いが、具体的な形になればいいなと思った懇親会でした。

* 2007年度世話人役割分担 *

新世話人会にて次のように決めました。
どうぞよろしくお願いいたします。
(世話人名簿は本会報送付時に同封)

代 表 :	古川量巳 (再任)
副代表・会報 :	杉田正明 (再任)
副 代 表 :	足立礼子 (再任)
事務局 (正)・ホームページ管理 :	清水真哉 (再任)
事務局 (副) :	後藤 昇 (再任)
会計・名簿管理 :	青木 勝 (再任)
会報・名簿管理協力 :	木村利雄 (再任)
要望書等担当 :	朝倉幹晴 (再任)
特定なし :	林 裕之 (新任)

アピール、要望活動、講演会等の 「7、クルマ依存社会転換のため一人でもできる方策を 考え実践する」の説明

木村利雄
(世話人)

現在、クルマ社会を問い直す会会員は全国各地に散在しています。首都圏等一部地域を除いて近隣に会員がいないため、活動をしようにも一人では何もできないと、あきらめておられる方が多数おられると推察されます。しかし一人でも実践できることはたくさんありますし、その力も侮ることはできないと思います。「会のパンフレットを公民館や図書館に置いてもらった」「政府や自治体のパブリックコメントに応募した」「クルマから自転車や公共交通の利用を増やし、金銭的に余裕ができた」「歩くことにより健康になった」等どんな些細なことでも、一人でも容易にできる活動について考えていることや既に実践した例など、個人や地域で埋もれている情報を発信していただくことにより活動に広がりを持たせたいと考えています。一人で取り組む活動についての情報発信は、会報掲載やメーリングリストの利用、報告会の開催などいろいろな手段が考えられます。とにかく一人一人の考えや実践例を伝えていただきたいと思います。

5月19日の総会においては、議事が2部に分けて進められました。そしてその間の時間で、2人の方（非会員）から講演を頂きました。

1「富山市で日本初のLRTが開業」大野眞一さん（LRT・システム・アドバイザー）

2「下北沢の街の魅力と都市計画問題」金子賢三さん（Save the 下北沢）

第1の講演については次号で紹介する予定です。第2の講演については、講演者本人に内容を取りまとめていただきました。

下北沢 – まちの個性をいかすために –

金子賢三（Save the 下北沢）

2003年11月に“Save the 下北沢”という市民活動団体をはじめて3年半が過ぎました。その間数々の活動を通して下北沢の魅力を再発見することや、行政計画の問題点を指摘して計画の見直しを求める活動を続けてきました。昨年（2006年）の10月、多くの反対の声が上がる中、東京都によって新規都市計画道路と駅前ロータリーの事業認可が下ろされ、世田谷区の都市計画審議会では、それらを前提とした地区計画が承認されて現在に至っております。この春の都知事選と区長選では、これらの都市計画問題を争点としつつ、選挙戦を展開しましたが、残念なことにどちらも現職の都知事と区長が再選されたことはみなさまご記憶に新しいことかと思えます。下北沢の問題は単なる世田谷の一地区における道路問題などではなく、日本の都市計画を大きく転換させる、大切な事例であろうと私達は考えております。しかし、そのような認識が、今ひとつ多くの都民や区民のみなさまにしっかりと伝えきれなかったことを残念に思うとともに、今後はより一層この問題の本質をわかりやすく語り、多くの方に日本の都市計画の未来について考えるきっかけにしていきたいと考えています。

■下北沢のまちの特性

下北沢は小田急線と京王井の頭線という2本の私鉄が交差する駅であり、それぞれ新宿と渋谷から10分弱という位置にあります。関東大震災をきっかけに下町から逃げてきた人たちが住みはじめたことや、昭和のはじめにふたつの私

鉄が立て続けに敷設されたことをきっかけにして、住宅街が発展してきたという歴史をもち、今も北沢二丁目という商業地域を中心に4周を良好な住宅地が囲む、都心に近い住宅地の色合いの濃いまちです。

ふたつの私鉄によって分割される4つのエリアはそれぞれが特徴ある風情をもっています。昔から絹問屋があったということから、北側は今もファッションブティックを中心として栄える昼の街です。対して南は飲食店を中心とした夜の街。それは80年代に本多劇場が開設されることをきっかけにはじまった、劇場やライブハウスなどの文化施設が集まる東地域と一体的に発展してきました。それら時代とともに変化してきた3つの地域に対して、西側は未だ駅のすぐそばから住宅地が広がっています。それはふたつの私鉄によって鋭角に切られた部分であること。アップダウンが一番激しく、商店が広がっていかないという立地上の特性をもっていたことから、一番昔の面影が残ったままの場所であるともしえます。

下北沢の駅利用者は一日あたり13万人強。その乗降客の比率をみると乗降ともに60%が定期利用者であり、40%がそれ以外という、外来者の多いまちという特色があります。また住民の年齢構成をみると全国や東京都の年齢別人口分布と比較して、圧倒的に20～30代の若者世代が多く、対して40～50代の子育て世代が少ないというはっきりとした傾向をもっていることがわかります。それは若者に対する人気が強いつから、近隣の住宅地に小さめのアパートのよ

うな、それらの人々を受け入れる建物が次々とできることで、より助長されていったようにみえます。またその傾向は高齢者のみの生活者が、高齢者全体の85%におよぶというデータにも現れています。

下北沢のまちをたとえる声に「雑多な」とか「ごちゃごちゃした」という表現を聞くことがよくあります。また、「迷子になる」なども良くいわれることです。これらは北側と南側で、まちの骨格が大きく異なっていることに起因すると思われまます。北側は直行するグリッドの支配する均質な性質を持つまちであるのに対して、南側は強い2本の軸となる道が支配する軸性ある構造をもっています。それに加え、下北沢は昔から「沢」であり、なだらかに傾斜のある地形をしています。道は水の流れに沿って緩やかに湾曲し、また傾斜が見通しを効かなくするために、これらがまちをより把握しづらくさせているといえましよう。

本来住宅街であったまちが、徐々に商業地に変転してきたという経緯から、まちを構成する道が商業地としては細いこともひとつの特徴です。それは「親しみやすさ」として人に愛着をもって語られる特徴でもありますが、「防災的に危険」であるといわれることが多いのも忘れてはならず、未来の下北沢においては解消したい欠点でもあります。また、道が細いために現行の建築法規制下においては道路斜線の影響が強く、商業地としての容積率を活かしきれていないという状況があります。このことも、商業地としての活性化を目指すためには、改善したいと考えている人がいる一方、道路斜線によって守られている低層商業地の環境を「空が広い」「日当たりが良い」というように、利点としてとらえている人も多くいることもまた事実です。

下北沢の商店街は幸いなことに、太平洋戦争において戦火をまぬがれました。それゆえ、古い建物も多く残り、時代とともに徐々に更新されてきたという歴史があります。まちを構成する敷地は細分化されたままであり、小さな土地に様々な時代の建物が集積している様を「昭和の建物博物館」とたとえる人もいるほどです。

■まちが抱える課題

では、現在の下北沢が抱える問題点について、考えられるものを列記してみます。

1. 小田急線による南北の分断
2. 道の狭さから生じる問題（防災・駐輪）
3. オープンスペースの少なさ
4. 住民と来訪者のあつれき
5. 新規道路による影響の大きさ

1. は現在の下北沢にとっては、住民が一番不便に感じている問題です。小田急線の踏み切りはラッシュ時には1時間に50分近く開かないときもあり、そのことが北側と南側の分断を生じさせています。これは、今始まっている小田急線の地下化事業で、8年後（2014年度）には確実に解消されているはずのことでありますが、それと同時に実施されようとしている、5. の新規道路が新たな南北の分断を生み出そうとしています。

2. 3. は前章で説明した道の狭さ、敷地が細分化されて高密度の状態であることから生じる弊害といえます。どちらも今回、地区計画を決めることで改善したい課題といえるでしょう。

4. はそもそも良好な住環境を求める者と、ある種の刺激を求めてやっている来訪者とは、相容れない希望をまちに対して抱いているため、なかなか現在の用途地域上の分類だけでは、解決しづらい課題であるように思われます。今は低層の商業地であるために、ある程度の平面的な棲み分けはできているともいえるのですが、今後の地区計画によって、建物の高さを許容すると同時に、高層階には住居系の建物が多くなることが予測され、そのことが、この問題をさらに悪化させるのではないかと懸念されます。

小田急線が地下化されることによって、現在最大の問題とされている南北の分断が解消されると同時に、この高密度に密集した商業地の中央に、幅20～30m近い幅の空き地が急遽発生することになります。これは現在の下北沢にとって、非常に大きな出来事であり、その上部利用をどうするかによって、下北沢の未来は決定づけられるだろうと私達は考えています。

■行政計画の問題点

では、今回おこなわれようとしている行政の計画とはどのようなものなのでしょうか？今回、世田谷区は小田急線の地下化と同時に新規道路（補助54号線）を3期の工区にわけて敷設し、駅前にはロータリーのある広場（区画街路10号線）をつくらうとしています。また地区計画を決めることで、下北沢の細い道を一律50cm～1m程度広げながら、同時に道路車線を撤廃するルールを決めました。また地区内の建物に関しても高さの規制を新たに設け、商業地では現在の3～5階建てが中心の街並みを、一律7階建て程度（22m）まで建てられる制度としました。また新規道路と駅前広場に面する敷地に対しては、敷地をまとめることを条件にさらに高い建物を許容するルール（500㎡で45m、2000㎡で60mまで）としています。

この計画によって私たちが心配する下北沢へのダメージは以下の3点です。

1. 幅の広い新規道路建設による、北側商店街の破壊と分断
2. 駅前ロータリー建設によるクルマの流入
3. 高層ビル建設による日影・ビル風の影響とテナントの入替え

1. は新規道路の位置が、現在一番にぎわっている北側商店街の真ん中であり、それによる直接的な破壊と分断によって、下北沢の昼の顔であるひとつの特性が決定的なダメージを受けてしまう恐れを示しています。

2. はまち全体へのクルマの流入の問題です。現在の下北沢では、道が細いことが幸いし、まちの中では歩行者優先の暗黙のルールがあります。今回それぞれの道を広げながら、まちの中央である駅周辺にロータリーをつくり、クルマを誘導することで、このルールが壊れてしまう心配があります。

3. は新しい地区計画で、高層ビルが誘導されることによって、近隣の環境を著しく変化させると同時に、現在まちを楽しくしている主因である、多くのテナントがまちから出ていかなるをえなくなることの心配です。新しいビルに入ることが可能な大手テナントによって、下北沢のまちはどこにでもあるありきたりなまちに変

化してしまうのではないのでしょうか？

■“Save the 下北沢”の代替案

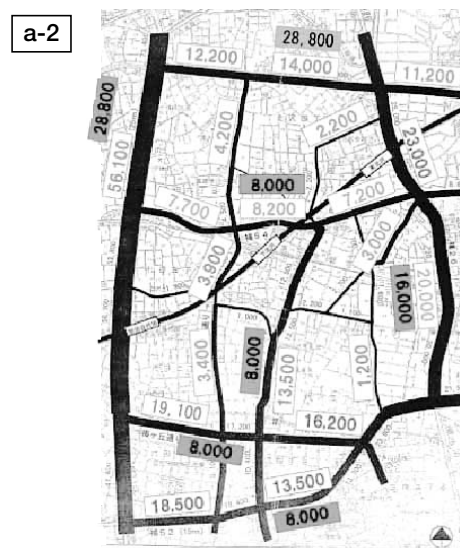
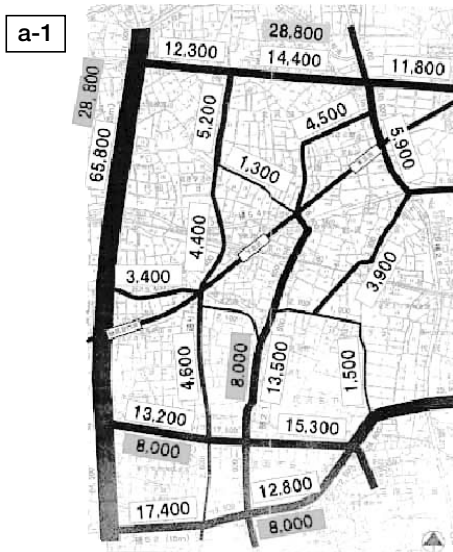
行政が今回の計画を進めるに際し、新規道路をつくる目的としてあげている項目は次の5つです。

1. 地区の交通の円滑な処理
2. 災害時の避難経路や延焼遮断機能、緊急車両の活動空間など、駅周辺の都市防災機能の確保
3. 駅周辺の歩行者・自転車の安全性と快適性の確保による歩行者ネットワークの機軸
4. 道路緑化、電線類地中化の促進など、駅周辺の都市軸としての景観に配慮した商・住空間の確保
5. 沿道土地利用の促進など、下北沢駅周辺の商業性向上への貢献

さて、以上の項目に対して、本当に新規道路を前提としなければ、解決できないことなのか？他の方法による代替案はありえないのか？という視点で作成し、2005年6月に発表したのが、“Save the 下北沢”の代替案です。それでは、この案を紹介しながら、行政計画の持つ問題点をご理解いただきたいと思います。

新しい道路をつくる時、多くのケースでは解消したい渋滞がある場合でしょう。新しい道路が新たな自動車需要を掘り起こしてしまうのではないかという心配もしつつも、現状の問題が解消できる可能性を信じて、公費を投入して新しい道をつくるというのがほとんどではないのでしょうか？それに対して、今回の下北沢の場合、私たちが2004年11月におこなった交通量調査では、下北沢の周辺には具体的に解消したい渋滞を確認することができませんでした。またここに、今回新規道路をつくるにあたっての、道路敷設前と後の交通量予測を世田谷区が作成したデータがあります（a-1、a-2）。

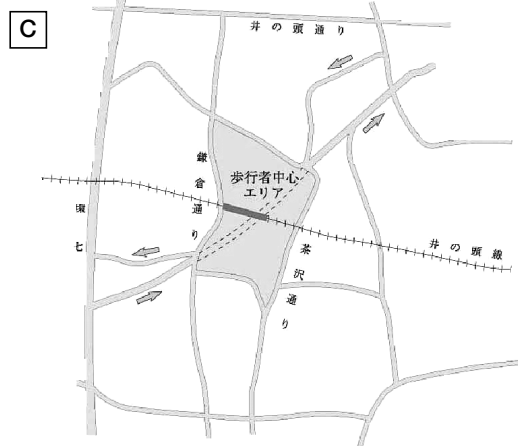
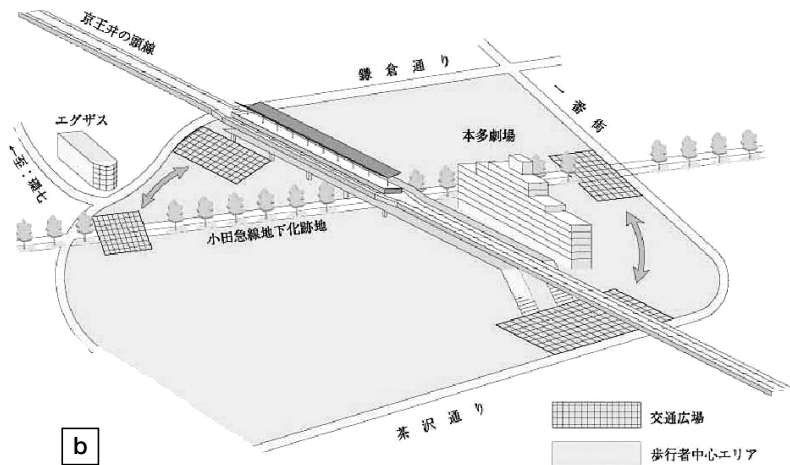
ここで四角に囲んで表記した数字は、各道路のキャパシティを示しています。道路の敷設前と後で、それぞれの道路での交通量はそれぞれ変化していますが、一番注目していただきたいのは、新規道路の北側を走る井の頭通りの交通量です。これをみると現在4車線に拡幅したば



かりの井の頭通りは54号線のない現在もキャパシティの半程度程度の交通量しか発生していないことを示しており、それは、54号線を敷設した後もほとんど変わっていません。たった800m北側を並行して走る道路のキャパシティがまだ余裕がある状況で、何故新しい道路をつくる必要があるのか？ということはこのデータは示しています。

そこで、“Save the 下北沢”では下北沢のまちの中心になるべくクルマをいれないルールをつくと同時に外周の幹線道路へと効率よくクルマを誘導していく提案をしました(b, c)。つまり下北沢の外周をなす茶沢通り、鎌倉通りより内側には、積極的にクルマをいれずに、これらと各私鉄が交差する地点に交通広場をつくることで、公共交通への乗換えをサポートする提案です。また、小田急線の跡地を積極的に利用しながら、井の頭通りと環状七号線に有効にクルマを誘導しようと考えています。

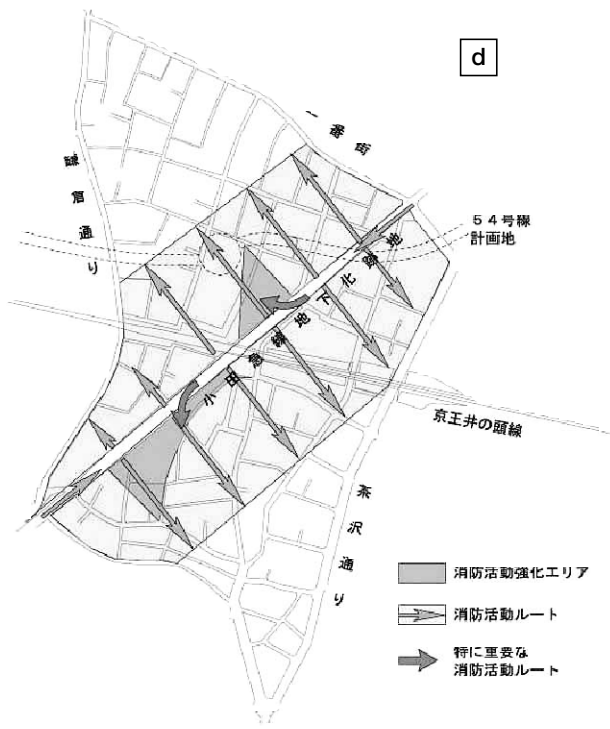
さて、次は防災の問題です。行政は下北沢の道が細いことを挙げ、安全の為に新規道路が必要であるといっています。これは果たして本当



でしょうか？防災を考えるとときには平時の局所的な火災などに対する備えと、大災害時における広域避難計画の双方に対処する必要があります。右に下北沢地域の地図があります（d）。

濃い色をつけた部分は、消防署によって「消火活動強化エリア」に指定された場所です。つまり密集度が高く道が狭いため、消火活動が現状困難である地域ということになります。薄く色をつけた範囲は防災の起点から140mの範囲。これは20mのホースを10本つないだ範囲（消火活動範囲）に安全率の0.7を掛けた数字です。起点からこの距離の範囲は消防活動が容易であることを示しています。この図からわかるように、下北沢の中央を斜めに走る小田急線の跡地を起点とした防災計画では、これらの地域を完全にカバーすることができますが、北側を走る新規道路を起点とした場合は、南側のエリアはカバーすることができないということがわかります。また、大災害への備えという意味では、下北沢地域に近い広域避難場所は、羽根木公園と駒場東大キャンパスの2箇所。54号線はこれらをつなぐ道として、行政はその必要性を訴えています。これらをつなぐという意味では、新規道路の54号線も小田急線跡地もほとんど変わりありません。完成するまでに今後何十年かかるかわからない新規道路に期待するよりも、小田急線の地下化工事が終わると同時に、自動的に発生する跡地を中心に防災計画を考えた方が有効ではないかというのが、私たちの主張です。

“Save the 下北沢”の代替案ではこれらの他にも、オープンスペースを発生しやすいように、道路斜線をこえて建築をたてる際には、まちにとって有効なスペースを低層部分に提供することを求める制度をつくる提案や、駐輪場は駅から離れた場所に計画するのではなく、小田急線跡地の地下一階部分に線状に計画する提案、また、2本の私鉄が交差する一点に人を集中させるのではなく、それぞれの端部をあわせた5箇所を有効につかった駅の出口計画など、建物の



※消防活動強化エリアは、国土省「防災計画づくりのガイドライン作成委員会報告書：平成14年3月株式会社トニーコンサルタント作成」による

建築ルールから駅の導線計画まで、細部から広域の交通計画までを含む木目の細かいアイデア集となっています。

■下北沢に提案された数々の代替案について

私たち以外にも、下北沢の都市計画に対して、行政計画以外の代替案を作った人やグループは数多く存在します。ここではそのエッセンスを紹介することで、都市計画にはいろいろな可能性があるのだということをお話したいと思います。

まずはハーバード大学案。彼らは、54号線のルートが大きくまちを破壊することを避けるために、駅から西側を井の頭線に沿わせるルートに変更する提案をしました（e）。

また、ブラジルのクリチバ市の元市長であり、国際建築家協会の前会長であるレルネル氏の提案では、小田急の跡地に低層の公共建築をつくることで、南と北を積極的につなげながら、その屋上部分を広場として潤いと緑溢れる場所にする提案がなされています（f）。

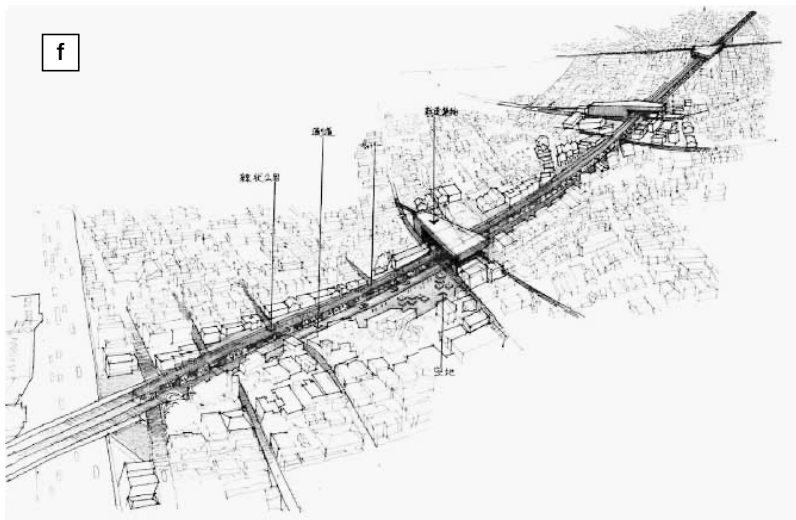
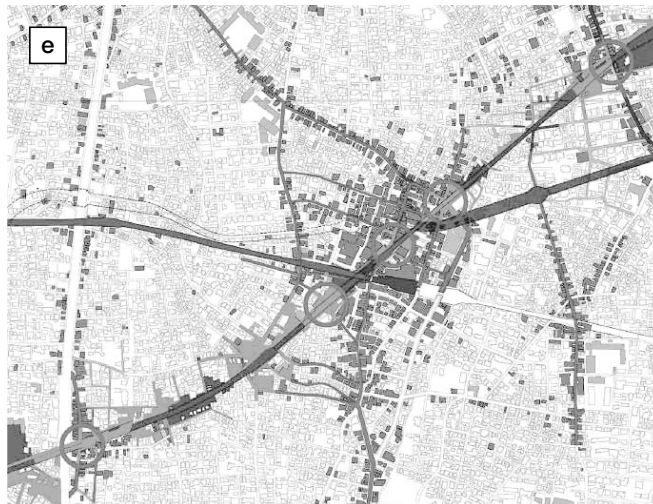
これらの提案からわかることは、「都市計画の

解答はひとつではありえない」ということでしょう。いろいろな可能性からベストと思える選択をすることが、なにより大切なのではないのでしょうか？

■クルマと人とのつきあい方を変える必要性

「下北沢の都市計画は車最優先主義の古いものである」ということが専門家の間ではいわれています。まちの活気をどうすればデザインできるのかを皆で真剣に議論しているときに、多くの税金を投入してにぎわいのあるまちを道路でつづそうというのですから、そういわれても無理のないところでしょう。そもそも一番スピードのある個人の移動手段であるクルマのための道だけが、なにより効率性をもとめ、限りなく直線である必要なんてどこにあるのでしょうか？そこにまちがあり、にぎわいがあるのならば、一番スピードのあるクルマが迂回することになんの躊躇がいるのでしょうか。

また、日本はこの狭い国土の中にアメリカに次ぐ多くのクルマを持つ国です。それらを所有するために多くの人が庭の緑を削り、いったいどれくらいの時間、それを動かしているのか、一度振り返ってみる必要があります。クルマ一台が占有するスペースは公共交通の12人分であるというデータをみたことがあります。二酸化炭素の排出量などからも、このまま使い続けることが難しいといわれているクルマですが、公共スペースの占有という意味でも、今後つき合いかたを考え直す必要があるのではないのでしょうか？東京では、信号ごとに止まるクルマよりも自転車の方が早く目的地に到達できるという経験を私は何度もしてきました。クルマはクルマらしく走れるように、人は人らしく歩いて楽しめる



まちを！それが“Save the 下北沢”の主張です。多くの知恵を集めて、日本の都市計画が輝けるものになることを私達は願っています。

もっと詳しく下北沢の問題を知りたい方は、次の市民団体のホームページをご覧ください。

- ・“Save the 下北沢”
<http://www.stsk.net/>
- ・下北沢フォーラム
<http://shimokitazawa-forum.net/>
- ・下北沢商業者協議会
<http://www.shimokita-sk.org/>
- ・まもれシモキタ！行政訴訟の会
<http://www.shimokita-action.net/>

こども環境学会で「道草のできるまちづくり」 シンポジウムを開催

足立礼子（世話人）

道草 なにかむだなようできて人として育っていくうえで大事なひととき。でも、道の主役が人からクルマになり、凶悪犯罪も増えた現代、この言葉も死語になりかけているような

。そんな今、もう1度道草の意義をみつけ、道草のできるまちにしていく対策を考えよう、という趣旨で、2007年4月29日（日）こども環境学会横浜大会において、特別シンポジウム「道草のできるまちづくり 車社会から子どもを守る」が開催されました。

160分という短い時間でしたが、4人のシンポジストとコーディネーターから出された問題提起は、ずしりと重いものでした。印象的だったのは、クルマ社会を人優先の社会に変えていくと、道草の自由を阻んでいるもう1つの大きな要因「凶悪犯罪」も減らせる、という希望が示唆されたことです。少し長い報告ですが、ぜひご一読ください。（東京都稲城市在住）

このシンポジウムの企画・準備は、クルマ社会を問い直す会（佐藤清志さん、足立）、環境NGOエコ・クリエイターズ・クラブ（鈴木一之さん/同クラブは問い直す会団体会員）、「こどもみち研究会（久保健太さん/この会は2005年の第2回大会後に発足）が中心となり、木下勇さん（千葉大学教授）が学会担当理事としてサポートしてくださいました。2005年の本学会大会では、問い直す会は「こどもが事故にあわないまちづくり」の分科会を担当し、また基調講演では、本会会員の今井博之さんの推薦で招かれたイギリスの疫学の学者イアン・ロバーツさんが、「こどもと交通戦争」の講演でクルマ社会の問題を鋭く指摘されました（会報40号参照）。そこで出た問題をさらに考えていきたい、という思いを学会のみなさんと共有でき、このような場を設けていただけたことを感謝するとともに意義深く感じています。当日は問い直す会会員も多数参加し、お手伝いもしていただきました。みなさんありがとうございました。

シンポジスト（登壇順）

- ・水月昭道（みづきしょうどう）さん

立命館大学衣笠総合研究機構人間科学研究所研究員。浄土真宗本願寺派僧侶。こどもの健全な発達を支える地域デザイン、通学路の形態と小学生の行動等を調査研究。

- ・城所哲夫（きどころてつお）さん

東京大学大学院助教授（工学系研究科都市工学専攻）。横浜市内小学校元PTA会長。NPO法人「横浜青葉まちづくりフォーラム」副理事長。通学路の道路改善などにも関わる。

- ・上岡直見（かみおかなおみ）さん

環境自治体会議環境政策研究所主任研究員。交通エコロジー・モビリティ財団 環境的に持続可能な交通（EST）普及推進検討委員会委員。環境を考えた交通政策を幅広く研究。

- ・谷口綾子（たにぐちあやこ）さん

筑波大学大学院システム情報工学研究科リスク工学専攻講師。日本モビリティ・マネジメント会議設立メンバー。交通手段の転換等に社会心理学の知見を応用して研究・実践。

コーディネーター

- ・今井博之さん

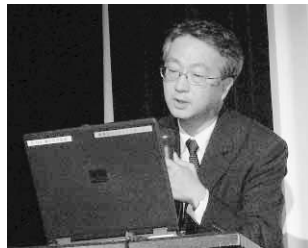
小児科医師。クルマ社会を問い直す会会員。こどもの安全ネットワークジャパン幹事。こどもの安全を守る交通対策等を研究。

シンポジウムの報告

●今井博之さんから

—遊べる道が家のそばにあるかないかで
遊びの量も質も変わる—

道草、車社会、こどもを守る、という本テーマに照らして、1つの話題としてボンエルフを紹介したい。1976年にオランダが、ボンエルフと指定した地域内では「優先権を自動車に与えない、道路で遊ぶことを禁止しない」などと定め、その理念をさまざまな工学的手法によって保証した。また、車の速度を時速30km以下に規制する「ゾーン30」地域も増やした。時速30kmは、車が歩行者と衝突した際の歩行者の死亡率からみて許容できる上限の速度、という研究に基づいている。デンマークのボンエルフ地域では従前より重傷事故が約8割も減った。こうしたとり組みはおもにヨーロッパで発展し、各地で歩行者、自転車優先の暮らしに変わりつつある。



家のそばに遊べる道のあるボンエルフ型地域(A)とそうでない地域(B)とで、こどもの様子を比較したチューリッヒの調査研究がある。A



オランダ（ハーグ）のゾーン30／撮影：今井博之さん

は昭和20～30年代までの日本の姿に近く、Bは現代日本の姿に近い。Aでは2時間以上外遊びをするこどもが半数以上いるのに対し、Bでは10%で、外で遊ばないこどもが半数を占めた。また、Aの子らはBの子らより遊びも多様で、外遊びの量だけでなく質にも影響が見られた。さらに、Aの子らは社会性を発達させる機会が多く、親同士のコミュニケーションもよかった。

遊びに帰属する特性として、Frost and Kleinは活動性 自然発生性 楽しさ 無目的性 自発性を挙げている。今のこどもに欠けているのは や 、 ではないか。親に連れられて行く遊園地や公園で監視つきで一定時間だけ遊ぶのと、こども主導で遊ぶのとでは質が大きく異なる。自力で遊ぶ場所に行く、おとなの監視がないところで遊びを創造することの重要性、それを可能にする空間づくりを提起したい。

●水月昭道さんから

—おとなの都合で狭められている

こどもの道草環境—

小学生の道草の様子を観察すると、どぶ川にたむろする、狭い空間に座り込む、遠回りして庭木のみかんをとる、堀を伝って歩く、ピンポンダッシュなど、おとなから見るとたわいもない行動に熱中している。また、子猫の死体を見て死について考えたり、休業中の張り紙のあるパン屋さんにお見舞いのメッセージを書いたりする。そうした行動から、こどもは体全体でまちに触れて記憶する 歩きながら心を鍛え、思索を鍛えている 地域の人、物にふれて社会化されていく、ということがわかる。



このような道草のできる通学路が都会では減っている。田舎は田舎で過疎化による学校の統

廃合が進み、通学距離が長くなってスクールバス送迎が増えている。おとなの監視つきの空間での移動では、「子どもたちだけの時空間」が持てない。今、交通事故や不穏な事件の多発で、安全・安心のフィーバーが起き、おとなの監視が強まり、子どもだけの道草文化、心身の発達に必要な環境が危機に瀕している。

通学路の環境が子どもの行動におよぼす影響を調査した。ある通学路が歩道設置工事に入り、3カ月間臨時通学路が設けられ、その後歩道つきの現行通学路に戻った。曲がりくねりやアップダウンが多く、車の少ない臨時通学路では、子らは道に広がって遊びながら歩く。こどもしか知らない抜け道も多く、遊びも多様で、みな表情がいきいきしている。一方、道がまっすぐで車が多い現行通学路では、こどもは背後の車を気にしつつ道の端を身を寄せて歩いている。安全歩行のために歩道が設置された所では、その幅が狭くて子らは並んで歩けず、友達と横並びになろうとしてつい車道に出るため、逆に危険が増した。しかも歩道には自転車も通行するので、その危険も加わった。臨時通学路についての子らの印象はポジティブで遊びの話が多いが、現行通学路は「車が怖い、臭い、おもしろくない、歩くだけ」などネガティブなものがあった。

望ましい道草の環境条件とは、車が少なく、安心して歩けて自然とふれあえること。また、地域の信頼関係や住民の息遣いが伝わる環境。



クルマの来ない秘密の抜け道／撮影：水月昭道さん

さらに、こどもの視点や行動特性を考えた安全が確保されること、である。安全・安心の大合唱で「道草をするな」とまでいわれるが、規制されればこどもは隠れて道草をして逆に行動が見えなくなる。こどもを発達させる地域環境デザインには「安楽、安穩」という概念も大切。

●城所哲夫さんから

—移動する喜びのあるまちを市民のネットワークでつくる—

私は、市民のまちづくりや小学校のPTAに関わってきたので、その観点から話をしたい。

移動の自由とはなにか。交通工学では「交通は派生需要である」とされている。移動は目的地に行くまでのやむをえない需要という考えだが、じつは移動する過程にも意味があり、「移動する喜びもクオリティ・オブ・ライフの重要な一部」である。道は単に通過する場所ではない。まちとは目的地の集合体ではなく、自由な移動の場ではないだろうか。

車による移動が主体の道が増えると、歩く人の移動の権利・自由が失われる。車と人とは分離が原則である。また、住宅街など車と人が分離できない場所は「歩車共存でしかたない」とみなすのではなく、本来道の既得権をもつ歩く人の空間ととらえる発想が必要だと思う。

郊外では人の居場所が分散しているので、それをつなぐ道が重要である。住宅街は通学路でもあり、車の速度制限は時速20～30kmが望ましい。住宅地内幹線道路では歩道があっても交差点などで重傷事故が起きているが、PTAの通学路協議会で警察に30km制限を要望しても、聞いてもらえない現実がある。

歩いて安全なまちづくりには、市民のネットワーク構築も必要である。個々の空間を守っている外部ネットワークは、どれも回路が閉じている。学校は教育委員会へ、PTAは学校や自治会へ、自治会は横のつながりに乏しく個々に市



議会議員から行政へ、といった閉じた回路をほぐして融合させていくことが求められる。

地元の「剣山安心安全のみちづくり」は自治会が中心となり、横浜まち普請事業の協力を得て生活道路の安全を考えている。幹線道路の抜け道として住宅地に車が進入するので、交差点を斜めに遮断する案や一方通行化の案を出しているが、「住民全員の合意があれば」という条件がネックとなっている。荏子田小学校では、学校が面している恩田元石川線の改善（車線を減らして歩道を広げる）計画について、PTAがこどもワークショップなどを開き、こどもとともに道づくりを考えている。地元の道路協議会や大学との連携も進め、安全で楽しく移動できるまちを考えていけるとよいと願っている。

●上岡直見さんから

一車依存のままでは事故、排ガス、
「乗せられ移動」の害が増すばかり—

車社会のリスクは多々あるが、こどもの道草に関連することとしてまず健康面への影響がある。こどもは背が低いので車の排ガスをおとなより多く吸いやすく、体重あたりの空気摂取量もおとなより多いので、汚染物質暴露が懸念される。



水月さんの言う安全・安心のフィーバーで、今はこどもも車移動のほうが安全だという風潮が高まり、ますます歩く環境が劣化するという負のサイクルが生じている。大人の都合で車に乗せられる現象を私は「乗せられ移動」と称しているが、自立して移動しないことで、集団遊びの不足やコミュニケーションの未発達などの問題も生じやすい。交通事故もかつてはこどもでは歩行中の事故が多かったが、今は乗車中の事故が増えている。

交通事故は構造的側面から考える必要がある。車の走行kmあたりの事故件数は、1970年代に一時減ったが今では横ばいで、両者の間に比例

的な関係があることを示している。このため、車の保有台数が増えるにつれて事故死傷者も直線的に増えている。渋滞解消のために道路を整備すると、車が走りやすくなって1台あたりの走行距離が増え、確率的に事故が増えることになる。事故削減には車の走行量を減らすことが必須である。事故原因も、最近話題にされる飲酒運転は比率的にはごくわずかであり、他の原因がもっと究明されなくてはならない。

現在、40歳未満の自動車免許保有率は90%近くにのぼる。このままいくと20~30年後にはほぼ国民皆免許となり、結果として事故は増える。車に代わる交通手段を講じなければ高齢者の事故もさらに増え続ける。

ボンエルフのような道路の安全対策は、日本でも「くらしの道ゾーン」としてある程度は試みられている。横断歩道部分を盛り上げて車の速度を落とさせるハンプ、目の錯覚を利用したイメージハンプ、車道の幅を狭める対策などがとられている。歩行者道や自転車道を優先する実験都市オランダのハウテンでは、交通事故が国内平均の3分の1に減った。ただ、大阪大学の新田保次先生のシミュレーションによると、日本で同様の自転車重視道路を作った場合には車の利用数は減るが迂回距離が増える可能性があり、道路配置を変えるより道路空間の再配分による中間型が総合的にすぐれている、と評価している。

横浜市の小・中・高校生のぜん息保有率は全国平均より高い。今首都圏で建設中の3つの環状線を全部作ると、大気汚染による生命損失は年に3000人、交通事故による死傷者は17000人増えると推計されている。その影響がこどもに及ぶことを考える必要がある。

●谷口綾子さんから

一コトバの力で車の利用を控え、
道草のできるまちに変えていく—

道草のできるまちは車が少ないまち、という認識はすでに共有できたかと思うが、それを実現するにはおとなが車の利用を減らしていかなければならない。

自動車メーカーは、車を売るために強力で魅

力的なイメージ戦略をしてきており、それにさらされて、多くの人は車のある生活は楽しくてカッコよく、快適で便利だと思っている。こどもも車が大好きである。しかし、わが子と外を歩くと車を本能的に怖がり、排ガスの臭いも嫌う。こどもにとって車社会は、交通事故や遊び場の減少など種々の問題がある。上岡さんの言う「乗せられ移動」は肥満や体力低下にもつながり、また、公共空間にふれる機会が少ないとモラルも低下し、地域との接触も薄れて愛着が醸成されにくい。



車の利便さ、快適さを保持したままで負の側面を減らすには、1人1人が負の側面も認識をして賢い車の使い方をする必要がある。車をときどきやめて電車に乗るなど、行動を少しずつ見直せば大きな変化になる。法哲学では、人間の行動は3つの要因で変わるといわれている。カネ（謝礼や罰金）、チカラ（法的規制など）、コトバ（コミュニケーションや情報提供）である。コトバは人間の内部を変える心理的方略で、カネやチカラより弱いと思われやすいが、きちんと伝えればこどもでも行動を変える力になる。

その試み（モビリティ・マネジメント）として、秦野市の小学校で授業を行なった。まず車の写真を見ながらその魅力を話し合い、次に環境への負荷や経済性、事故の多さなど、知る機会の少ないネガティブな情報を伝え、車の功罪と賢い使い方を考えていく。すると心理・行動ともに車利用を抑える方向に変化し、その効果は10ヵ月後にも継続が認められた。また、東工大の藤井聡教授の元で、車の免許を持たない大学生を対象に行なった実験では、車のネガティブな情報を記した資料を黙読させただけで、情報を与えなかった群より免許取得率が有意に減り、3年半後も効果が続いていた。コトバの力は有効である。

●ディスカッション（主な意見）

【城所】 道草と安心・安全のバランスは重要。郊外ではこどもの集団ができてにくい。学年で下校時間も異なり、帰る方向も違う。帰りの早い低学年は少人数で人通りの少ない道を歩くことになる。不審者の問題が出たとき、学校に帰りの時間を揃えてほしいと伝えたが、閉じた回路では対応も進まない。いろいろな組織が自ら意志決定できる仕組みづくりと連携ができないと、合意形成もむずかしい。

【今井】 本大会の国際シンポジウムで、前横浜市副市長の前田正子さんが、「こどもは集団の中で育つ。わが子だけを守ることより全体を守ることが大事」と話された。オランダのボンエルフでは、お年寄りなどもよく道に出ていてこどもを見守る目が常にあり、犯罪の発生率はボンエルフでない区域より低い。IT技術の監視装置よりコミュニティの力が犯罪を防ぐ。

【谷口】 車に乗ると地域への愛着が薄れるというデータがあり、車社会は犯罪増加を招くのではないかと。また、城所さんの言う「移動する喜びはクオリティ・オブ・ライフの一部」という考えも重要に思う。大学の教職員と学生へのアンケートで、「移動する喜びを感じない人は食べ物を楽しむ楽しさを知らず、利己的」な傾向が示された。

【水月】 京都はまちがコンパクトで歩いて気持ちのよい道が多いので、車にほとんど乗らない。福岡では住宅街の道も幹線道路の抜け道になっていて歩きにくい。車利用を減らすには歩いて楽しい道作りも大事。また、こどもにとっては、禁止や制止がむやみに入らず、しかしなにかあったら助けてもらえる環境が理想。

【今井】 2005年にチャイルドストリート国際会議が開かれ、デルフト宣言が採択された。「すべてのこどもたちが自分の家の近くで遊んだり歩いたり社会と接したりできる、適切で安全な公共スペースを保障すること。そこはこどもたちが持つ潜在能力の発達を助け、自動車交通の危険から保護されていること」等の文がある。幼児にとって、親とつかず離れずの距離にある家の前の道は特に大事で、親も異変があれば飛んでいける。親がつき添わなくては公園にも行

けない環境に育ったこどもは親への依存心が強く、母親のストレスも増幅する。仙田本学会長の研究に、自動車の走行量が1時間に20台以下なら子どもは道で遊ぶ、というデータがある。交通量を減らすことがまず先決。

【木下勇（学会理事）】 車メーカーはカネとチカラで人の心をコントロールしており、それに対抗するのがコトバの力だと感ずる。と同時に、こどもには身体化された表現も大事。今は携帯電話でいじめのコトバが飛び交うが、虚構の世界でコトバが身体化していない。道草のできるまちづくりを地域で展開していくときにも、たとえば1日だけでも車を止めてなにかをするな

ど、行動としておもしろさをこどもたちが身体化して感じられる工夫も必要に思う。

【仙田満（学会会長）】 道草の最大の重要性は探検や冒険する気持ちに込めることだと思う。暗い所や人けのない場所にもこどもが向かい、危険や怖さを乗り越えていくことも大事。そうした空間からこどもを排除するのではなく、大人が総合的にまちを見守る努力が必要。また、車は凶器であり、優れた運転者でも加害者になり得る。車は必要なときだけプロフェッショナルが動かすのがよいと思う。こどもの未来を考えると、車に乗らない・免許を取らない人を増やす運動を育てたい。

担当者からの感想

【鈴木一之】

今回の企画は「クルマ社会を問い直す会」の足立さんが、こども環境学会横浜大会実行委員会で提起され、私が強く賛同したために「本格化」してしまいました。なんでも言うものですね。エコ・クリエーターズ・クラブ、“こ”みち研究会、クルマ社会を問い直す会で具体的な作業をすることになりましたが、私自身は、“こ”みち研究会や問い直す会の双方に関係していたので、それぞれの特性をうまくブレンドする事にエネルギーを使いました。

私からは企画にあたって、こどもの育成における交通政策の重要性を皆さんに理解いただくためのプランを提案しました。このプランに沿って環境自治体会議の上岡さんや、モビリティ・マネジメントの専門家・谷口さんをパネリストに推薦させていただきました。

20世紀は道路中心の考え方がはびこっていたこともあり、何かというと「環境・経済改善名目の道路建設」に繋がられてしまう傾向がありました。気候変動が最重要課題になっている21世紀では、ハード中心主義からソフトを中心に据えた、「人々の意識のあり方」が見直されるようになりまし。ひとりひとりの意識を変えることにより、持続可能な社会に変えようとする

試みです。「かしこいクルマの使い方」や「公共交通の推進」を目的にしたモビリティ・マネジメントはこのような方向に沿って考えだされたものです。

今回は時間の制約もあり、自転車問題やLRTの事がほとんど入れられませんでした。現在のクルマ社会の弊害改善に向けて活動されていらっしゃる皆様のご協力を得られることができ、大変感謝しております。今後もみなさんと連携を取りながら、クルマに依存しない「道草を楽しむ」まちづくりを進めていきたいと思。 (東京都足立区在住)

【佐藤清志】

シンポジウムに企画から参加させていただきました。こども環境学会自体が建築や教育関係の方が多く集っており、クルマに関する交通問題を取り上げているのは私たちだけですので、集客を心配していたのですが、実際開くとその心配は吹き飛びました。会場が大きすぎてやや空席も目立ちましたが、それでも100名以上の方の参加をいただきました。

当会からも遠くは北海道から、また近郊からのご参加をいただきました。会員内からも後藤様、杉田様、清水様らにはお手伝いまでしてい

ただき、感謝しております。

内容のほうは全体の報告に詳しく載せられていると思いますが、特に谷口綾子様の『「クルマ」への態度・行動は「コトバ」で変容するか?』の提言は、自動車会社のクルマの快適面やかっこよさのみを表現するCM戦略に異を唱え、子どもの頃からクルマの負の部分もしっかりと認知させるというもので、多くの方に關心

が持たれ、私たちにも新鮮なご意見として聞かせていただきました。

今回シンポジウムの裏方というものを初めて経験し、大変でしたが、その意義を強く感じました。次回は名古屋開催とのことですが、この流れが持続できればと願います。

(東京都品川区在住)

参加者からの感想

【後藤昇】

こども環境学会の「道草のできるまちづくり」というシンポジウムに参加して思うことは、まずシンポの題名が良かったなということです。街づくりにおいて、道草ができることの項目を挙げる人はなかなかいないと思います。やはり、子どもをどれだけ見ているか、別な面から言えば、どれだけ子ども心を残しているかが問われているように思います。われわれも前は子どもだったのですから。

私個人で言えば、家の前が小学校でしたので道草はできませんでした。そのため、学校から離れていて、通学時間の長い友達がうらやましかった記憶があります。そのような事情もあり、水月昭道先生の、道草の意義、子どもの目線から見た道、の話の中でプロジェクターで映された子どもたちのいきいきした姿が印象に残っています。

遊びながら帰れる、道草のできる道が子どもには必要、という主張は、私の体験(マイナスの体験といえようか)からも賛成です。

(東京都新宿区在住)

【種村康子】

「お元気ですねえ。津軽海峡は泳いでいらっしやいましたか」。10年前、東京のクルマ大好き青年が精いっぱい皮肉をこめて私に言った言葉です。

「クルマ社会を問い直す」テーマに出会ってから、硬いアタマで直球、変化球を投げても暮

らし方を変える一矢にならず、「あの活動はまだやっているんですかあ」と言われる始末。

今回の特別シンポのシンポジスト谷口綾子さんの提言では、冒頭がおもちゃのクルマで遊ぶ小さな坊やの映像でした。ハッとして目からうろこが落ちる思い。そうでした。まずは相手の好きなことを認める心のクッションが必要だったのです。そこから自動車によるメリット・デメリットを考え、自発的に交通手段や暮らし方を変えていく対策が必要。私は気負いだけで空まわりしがちだったことに気づきました。

(北海道札幌市在住)

【古川量巳】

百万人に聴いて欲しかったシンポジウムでした。企画、準備をして下さった皆さんに感謝します。水月さんの通学路での子どもの行動を比較した報告は子どもの健全な発達を考える上で大事な示唆でした。上岡さんの同乗中の子どもの事故被害の増加も親たちに広く知ってもらいたい深刻な事実の指摘でした。谷口さんの報告は大学生や小学生を対象にした実践的な「脱クルマ」へのアプローチとして、多くの教育関係者はもちろん広く市民に知ってもらいたい報告でした。

(神奈川県藤沢市在住)

規制緩和と貸切バス業界（下）

■はじめに

今号で報告するのは、大阪で起きた貸切バスの死傷事故をうけて筆者が緊急的に行った、北海道の貸切バス事業者を対象にした郵送調査の結果である^{注i)}。規制緩和で事業者間の競争を促進すれば、業界が活性化して、消費者メリットも向上する。政府等はそう主張してきた。だが実際に貸切バス業界で起きている事態は深刻である。回収された調査票には、業界の輸送秩序の混乱を示す、多くの記述があった。調査結果の全てを紹介することはできないが、この問題についてあらためて考えてみたい^{注ii)}。

■低い運賃水準、不公正な運送契約

貸切バス事業者は旅行会社等と契約を結んで旅客を運ぶわけであるが、結ばれる契約の内容や支払われる運賃の水準は適正なもののだろうか。残念ながらそうではない。貸切バス事業者が過剰になる中で、旅行会社側が優位な状況が発生している。すなわち（図1）（ア）著しく低い運賃単価の提示（89.5%）（エ）厳しい運行条件の設定（57.9%）などである。

自由記述の中には、旅行会社等による優越的地位の濫用を疑わせるようなケースもある。

- ・昨今、大手エージェントがびっくりする価格を出している。ほんとにこれで走れるのという価格だ……エージェントの規制をすべきである。
- ・拘束時間、走行距離ともにきつく、単価交渉をすると、他社で（契約する一調査者）と言われ、正規社員ドライバー・ガイドを雇うことが出来ず、アルバイト対応するも、燃料高騰で赤字経営を続けているのが現状。
- ・下限運賃、運行距離、時間配分を無視したものは多くある。スピード違反は当たり前レベル。
- ・燃料費高騰は周知の事実であるのに料金に一切反映することがない。

貸切バスによる重大事故が起きると、運転者あるいは事業者の責任が追及されて幕ひきとなるが、仕事の中身や運賃水準に問題はなかったのか、つまり、仕事を発注した側に責任はなかったのか、という点もあわせて検証される必要があるだろう。

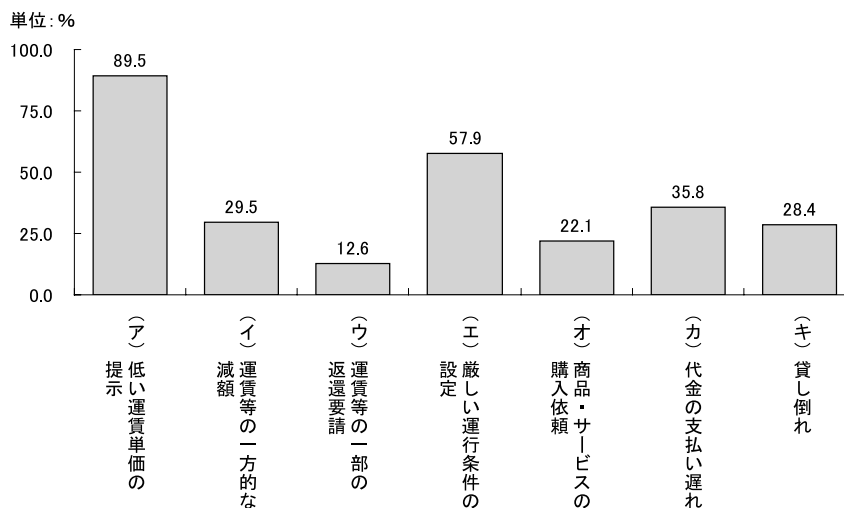


図1 主たる契約先との間の問題経験（複数回答可）

なお、こうした運送契約について、不公正を感じるかどうかという問いに対して、「ある」というのは、回答事業者の半数を超えていた(54.4%)。また、現行の運賃水準は「適正な労務・運行管理を維持し、安全を確立する上で支障があるか」という問いに対しては、「非常に支障がある」だけに限定しても57.4%、「やや支障がある」も加えると、全体の9割(90.9%)に及ぶ。

■貸切バス事業者(業界)自身の違法行為

もちろん、問題は旅行会社等の側だけにあるのではない。仕事獲得のための競争が激しくなる中で、貸切バス事業者自身にも法律違反が目立つとの声が多く寄せられた。貸切バス事業者側にしてみれば回答しづらい設問だと思うが、そうした違法行為が「多くみられる」という回答は、全体の3割(30.6%)を占めた(残りは、「ごく一部の業者にみられる」43.5%、「とくにみられない」25.9%)。

違法行為の内容としてあげられていたのは、営業区域違反、不正軽油の使用、速度超過、アルバイトドライバーの使用、各種労働保険の未加入、無理なワンマン運行、長時間労働・過労、等々である。

・大阪の事故のようにツーマンで走らなければ

ならない距離、時間でもワンマンで運行している。なおかつ、悪質な事業所では、ツーマンで運行しているように改ざんしている(ドライバーにさせている)。

- ・アルバイト運転手を使用。労働時間が長い(16時間以上になる時がある)、休みが少ない。届出運賃が守られていない。
- ・運転手不足による過重労働。仕事獲得のための低運賃提示が相場を崩していく。
- ・アルバイト運転手による運行が蔓延している。運転日報を書いていないところや、タコグラフを装着していない車両がある。

こうした違法行為の採用が意図的なものなのか、それとも、経営環境の悪化を背景としたやむを得ざるものなのかどうかは、さしあたりいまは問わない。問題なのは、事業者間の競争のルールを壊すようなこうした事態が発生しているという事実、加えて、にもかかわらずそれが放置されたままになっていることである。規制緩和導入時に約束されていた「社会的規制の強化」はどうなったのか。

■社会的規制の強化?

この点に関して、関係行政機関に対する、貸切バス事業者の評価は厳しい。すなわち、関係行政機関が「十分に機能している」という評価

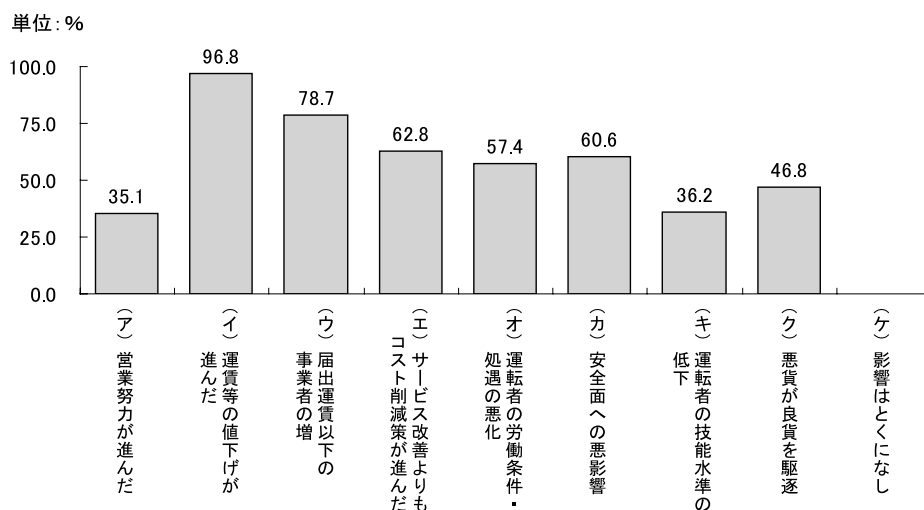


図2 規制緩和による道内貸切バス業界への影響(複数回答可)

は3割にとどまる。最も多いのは「あまり機能していない」(47.1%)であり、「全く機能していない」も5分の1(21.8%)を占める。とりわけ、事業年数の長い事業者では「全く機能していない」という評価は3割を超える。

具体的には、この間マスコミ等でも指摘されている、監査行政(運送事業者の事業内容のチェックや指導など)の体制の不備が多くあげられている。そもそも、事故が発生してから行われる監査では「手遅れ」ともいえるだろう。

- ・適正な監査が行われていない。そのため、無車検運行などの事例がある!
- ・事故が発生してから監査を実施するだけで実状を把握するには至っていないものと思う。
- ・新規参入の予想外の多さに監査しきれないのが現状だと思う。バス業界以外にもトラックやハイヤーなども増えているのでまわりきれないのは分かるが、そのために悪質な業者や違法行為が余計にはびこってしまっていると思う。
- ・今まで通り、重大な事故等があったから関係行政機関が動き始め、チェック・指導体制は強化されていないように感じる。

歯止めなき競争にブレーキをかけるシステムが必要である。

■安いバス料金を「支えている」もの

違法行為はたしかに問題だが、規制緩和でバスを安く利用できるようになったのだからよいのではないかと、という意見があるかもしれない。もちろん、競争を通じたいわば望ましいコスト削減策の存在を否定するわけではない。だが総じて、業界の価格破壊を「支えている」のはそういうものではない。これまでみてきた結果もふまえて、先へ進もう。

まず、規制緩和による影響を回答事業者がどう認識しているかをみってみる(前ページの図2)。圧倒的に多いのは、(イ)運賃・料金の値下げが進んだことである(96.8%)。これだけみれば、政府のいう消費者メリットの増大ということになるだろう。

だがその一方で、(オ)運転者の労働条件等の悪化や、(カ)安全面への悪影響を指摘する事業者が多い。一体どういうことなのか。6割を超える事業者が選択した、(エ)コスト削減策が進んだ、というその中身をみてみよう(図3)。

すなわち、(エ)車両の使用年数の延長(74.5%)、(ア)嘱託運転手や臨時運転手の拡大(43.6%)、(イ)賃金水準の切り下げ(46.8%)等々がコスト削減の中身なのである。ちなみに職業運転手の労働時間が他産業の労働者に比べて著

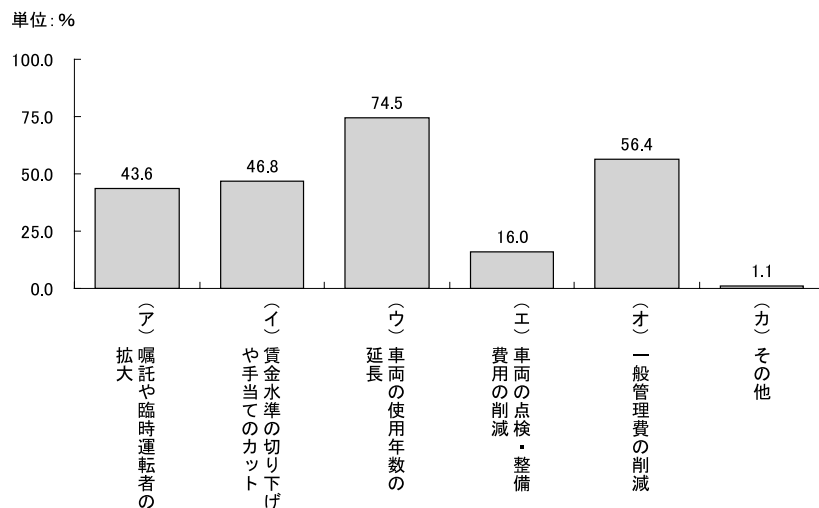


図3 回答事業者がこの間採用したコスト削減策(複数回答可)

しく長いことは、よく知られているとおりである。だが、そういう長時間労働に対して、賃金水準は低い。今回の調査でも、自社の運転者の平均的な年収（税込み）が300万円に満たないという回答は半数（51.1%）を占めた。こうした条件が貸切バスの安い料金を「支えている」。

■まとめに代えて

以上のとおり、規制緩和による貸切バス事業者の急増のもとで、旅行会社等との間の契約の不利が拡大し、運賃は「叩かれている」。また、仕事獲得のための激しい競争は、違法行為の採用という事態を惹起させるなど、共通の土俵の上での競争という前提は崩れている。そして、本来であればこうした問題を是正する立場にある行政機関は十分に機能していないのが現状である。

業界のこうした輸送秩序の混乱に対して、違法な行為には厳罰でのぞめばよいではないかという、厳罰主義の採用を主張するむきもある。だが、そもそも競争一辺倒の現行の政策を根本から見直す必要はないのだろうか。

安い商品・サービスを求めることで間接的にこの問題に加担している私達利用者の姿勢も問われている。

（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）



観光産業の振興を目指す北海道としても、この問題は看過できない（写真はイメージ）

注

i) 大型車両を保有する186の貸切バス事業者に対して調査票を郵送し、宛先・転居先不明の7社を除く181社のうち、96社からの回答があった。そのうち有効回答95社分を分析した。今回の報告は、第一次の中間報告的な性格のものである。

ii) 回答事業者の企業属性は次のとおりである。すなわち、(a) 事業年数は、全体の4割弱が「20年以上」事業を行っており、(b) 車両総台数は、6割が10台以上（4割弱が「10～19台」）である。事業年数の長い事業者には大手が多く、短い事業者はその逆である。

追記) やはり今回の大阪の事故をうけて実施された、国交省による貸切バス事業者に対する重点監査の結果が発表された（6月1日）。発表によれば、監査を実施した316事業者のうち204者（64.6%）において、ツアーバス事業者に限ると84者のうち68者（81.0%）において、それぞれ法令違反が認められたという。詳細は同省HPを参照。

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・ 38号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・ 39号 — 規制緩和とトラック運送業
- ・ 41号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態(Ⅱ)
- ・ 42号 — バス運転手の実態——勤務と睡眠に焦点を当てて——
- ・ 43号 — 軽貨物自営業者の就業と生活
- ・ 44号 — 職業運転手の労働をめぐる問題
- ・ 46号 — 規制緩和と貸切バス業界（上）
- ・ 47号 — 規制緩和と貸切バス業界（中）



フランスの交通政策の問題点とまとめ

日本では大都市を除き、通勤や日常の買い物、レジャーなどで成人が利用する交通手段の大部分が自家用車で、公共交通機関や自転車の利用はきわめて少なくなっています。また地方の鉄道やバス路線の廃止が相次ぎ、自動車依存の傾向がさらに強められています。こうした状況が、事故の多発、大気汚染や地球温暖化の促進、道路建設費増大＝財政赤字拡大などの多くの深刻な社会問題を引き起こしています。

フランスもやはり車社会です。むしろその歴史は日本より古いといえます。しかしそうした自動車依存からの脱却を目指して大きく動き始めていることも事実です。その代表例の1つがストラスブールです。都心部での自動車の通行を制限する一方、公共交通機関や自転車を利用しやすい環境をつくり出しています。市民もそれに応じて公共交通機関や自転車をよく利用しています。こうした交通政策はより美しく安全な町づくりに貢献していることは間違いないと私は考えます。ただ、フランス全体の公共交通機関について考えた場合、問題点もいくつかあるように思いました。それについて少し述べてみたいと思います。

フランスでは年中行事のように公共交通機関のストがあります。ストは労働者の権利として重要ですが、これが繰り返されたり、長引いたりすれば公共交通機関に対する信頼が低下することにもなります。労使間の問題をスト以外の手段で解決する努力が大切ではないかと思いません。

ストラスブールのトラムはスト以外にも、たとえば町の中心部で大きな行事がある日など、一部区間が運休することが時々あります。各駅には事前に張り紙が出され、地元の人にはそれにもうまく対応しているようですが、旅行者などにとってはやはりかなり不便です。

地方のバス路線の中には土曜日は本数を大きく減らし、日曜日には運転しないというところ



シャモニ・モンブラン駅に停車中の列車。
自転車と一緒に乗ることができる

があります。鉄道も日曜・祝日はかなり本数を減らす路線があります。ヨーロッパでは「安息日」である日曜日は、商店なども休みのことが多いのですが、交通機関までが運休すると生活が不便になります。

パリには地下鉄が14路線もあり、また運賃も安く（どこまで乗っても、また何回乗り換えしても1回1.3ユーロ〔200円程度、2006年7月現在〕）、便利です。しかし利用者が多い割にはエレベーターやエスカレーターなどの設備が十分ではありません（まったく存在しない駅もあります）。これは高齢者や障害者の利用を困難にしているのではないかと思います。

ストラスブールでは都市の外周部のトラムの駅には駐輪場が整備されていますが、それ以外ではフランスで駐輪場が整備されている駅は多くはありません。確かに自転車を直接列車やトラムに乗り込ませることができるのですが、ラッシュ時は不可能ないしは困難です。この点を改善する必要性を感じました。

このようにフランスの公共交通にも様々な問題があります。しかし、フランスの交通政策、特にストラスブールなどの先進的な取り組みは大いに参考になると私は考えます。現在の日本のあまりにも問題が多い車優先の社会を変革するために、これからも世界各国の交通政策について学んでゆきたいと思います。

(山口県萩市在住)

今回も拙文を寄せます。よろしくお願いいたします。巨大な「クルマ社会」に立ち向かうべく全国組織ながら小さな私達の会ですが、クルマ社会の様々な弊害を指摘したり解決策を練ったりこれからもお互い努力していきましょう。

この会の会員で千葉県船橋市在住のAさんはこのたび4月の市会議員の選挙で市議員に返り咲かれました（前は県議に挑戦され次々点だったとのこと）。Aさんはこの会の会員として遊説は一切クルマを使わず運動員の方たちと自転車での宣伝。雨の日も風の日もチームワークよく楽しく街宣されたと聞いています。信念を貫かれての当選、嬉しく思います（県議選は広すぎてさぞかし廻られるのが苦労だったことでしょう）。会の宣伝材料として会報を余分に送ってもらっています。市長、教育長、市の道路行政代表者と、身近な市議員2人に私は毎回渡しています。その中の1人の方が、“安歩権”（安全に道を歩く権利）を主張しているAさんをご存知だったことは嬉しいことです。

1年に1回みなさんにお会いできる総会は楽しみです。今年も5月19日、東京下北沢のタウンホールに結集しました。2つのテーマでの勉強会もありました。会員の日ごろの活動報告、今後なことなども話し合われました。クルマの保有台数は日本はアメリカに次いで2位の報告がありました。かつて数十年前、日本のクルマ産業は大発展をとげ、いわゆる日本は経済大国となりました。そして殆んどどの家庭がクルマを保有することとなり、便利で楽ゆえクルマ社会が到来し、クルマは“人の足”となりました。日本の道路にあふれるクルマはさまざまな弊害を生んできたことは書くまでもありません。私たちの会は、1キロ～2キロの近場は歩きましょうと、人々に訴える会でありたいと思います。「忙しいからクルマは便利」の理由で乗ってしまうと、日本中を一層忙しくしかねません。会場で配られた北海道の地域活動連絡係の種村さんの詩「歩くと身も心も軽くなる、すてきな発想も生まれる」は、歩くことを奨励していてすばらしい

と思います。

「クルマを否定してはいけない」の発言もありました。否定する気はありませんが、温暖化、限りある資源、恐るべき交通事故、等々から考えて人間の生きる地球の理想像を求めていきたいと思います。総会では「1人ひとりができることから」の訴えもありました。こども環境学会への参加、官公庁交渉、地域でのミーティング等の参加などできることを実行していきたいと思います。

最後に今年も世話人を引き受けて下さった方々に感謝します。又、北は山形から西は山口から大阪から神戸から新幹線で、飛行機で長距離バスで総会に参加された方たち、ごくろうさまでした。来年もお会いいたしましょう。まだお会いしたことのない会報を通してのみの全国の会員の方々のお声も又お聞きできたら幸いです。

（茨城県龍ヶ崎市在住）



自分のことは、自分で決めて、自分で行動する。……理想です。でも、しんどいです。決断に、もれなく責任がついてくるからです。多くの人が「決断を代行してくれるなら、お金を払っても良い」と思っています……よね？

占いや人生相談は、「お金を払うと、代わりに決断してくれる」ので大変重宝します。「子どもの名前は と のどちらがいいかな～。下手につけると将来子どもに恨まれる。責任重大だ～」なんて思い悩んでいるときなど、姓名判断のおじさんに「 の方が良い名前だ」と言ってもらっただけで楽になります。

「××が、こうしろって言うんだから、仕方ないよね～」と言えるような状況では、人間の行動力は高まるようです。たとえば、「先生が、こうしろって言うから……」、「シャチョーが談合しろって言うから……」、「カミサマが天罰を与えるって言うから……」……などです（実験した学者もいます。「アイヒマン実験」で検索して下さい）。決断と実行を分けて役割分担すれば、人間はどんな苦しいことも（そして残酷なことも）やり通せるのです。

さて、地球温暖化などのニュースが、このところ増えてきました。これだけ報道されれば、多くの人が「クルマを使い続けることの弊害」に薄々気づいているでしょう。でも、自ら行動する人は、まだ、あまりいません。心の中でわかっているも「環境や安全や地域のためにクルマを控える」などという、今までのライフスタイルを180度転換するような大それた決断を、自ら下して自ら実行するのは、とても苦しく孤独な作業だからです。多くの人が「誰かに決断を代行してもらいたがっている」ように思えてなりません。すなわち、「脱クルマというライフスタイルを決断してあげる人生相談や占い」が、これから有望な職業だと思いませんか？

ところで、人生相談ビジネスを始めるなら、遠慮がちに「クルマを控えましょうよ」などと言っていてはダメです。「相手を従わせるような有無を言わせない絶対さ」が必要です。偉そうにふんぞり返って、とにかく言い切りましょう。「あんた、このままクルマに乗っていると、地獄へ落とすよ」とか……。おしまい

（愛知県安城市在住）

昨年から飲酒運転に対する警察の取り締まりも社会的制裁も厳しさを増している。とりわけ公務員の場合は死亡事故どころか飲酒の事実が発覚ただけで免職になることが多い。

むろん飲酒運転は重大事故につながるのだが、実際は死亡事故の統計を見れば飲酒運転以外の原因の方が圧倒的に多いことがわかる。（ ）

だから死亡事故などの重大事故を招く運転はすべて危険運転とみなすべきなのだが、まるで飲酒運転だけが危険運転のように扱われているのはどうかと思う。

もし、例えば某公務員が「考えごと」をしな

がらの運転で（ごく軽微な）事故を起こしても懲戒免職までされることはない。だが、「考えごと」をしながら運転する習性のドライバーは少なくないのだから、そのような彼の習性をわかっていながらにクルマの運転をさせる上司や同乗者をも同罪としてもおかしくないはずである。

飲酒運転はいけないが、仕事上の難題（例えば住民福祉の向上と財政難との関連）を考えながらの運転なら公務員として見上げたものだというにはならない。消防車や救急車も「一刻でも早く！」との使命感に燃えて猛スピードを出すのだが、ほんのわずか何かに気をとられ

途中で事故を起こしたらやはり危険運転だったということになる。

神経を集中できない運転はすべて“危険運転”なのである。

もし、運転者と同乗者が運転中に高尚このうえない哲学論議に華を咲かせ、ニーチェだサルトルだ、弁証法とは何ぞや実存主義とは何ぞやと議論に夢中になっている時に事故を起こしたら、運転者はむろん同乗者も責任を問われるべきではないか。また、休日に幹部公務員が財政再建策で頭がいっぱいそのまま私用で自分の車を運転して軽微な事故を起こした場合もやはり辞任を迫られることになるのか。つまり、仕事のことが気になって仕方がない責任感が強い「マジメ人間」も「考えごと」をしながら運転しがちだから、飲酒癖のある人物と同様にクルマ運

転には不向きなのである。

さらに、超過勤務による寝不足、過労、風邪薬服用、心臓疾患など心身不調など本人も家族や職場の上司もわかりながら車運転を認めるのは飲酒運転の黙認と大差ない。こう考えると、運転には不向きな人物ばかりが多いことになるのだが、成人の大半が日常的にクルマを使用しているのが現実である。ああ、恐ろしや、恐ろしや。

※禁酒国が多いイスラム諸国でも事故はすこぶる多い。つまり酒に酔わずとも「クルマのスピードに酔う」からイスラム諸国でも事故は頻発するのである。クルマはほとんどの宗教を空洞化（つまり有名無実化）させる。

（山形県山形市在住）



ワーキンググループ・有志メーリングリスト案内

ワーキンググループ（WG）はさまざまなテーマで想いを同じくする方々が自主的に集まって活動しています。興味のあるWGがあれば、各担当者に直接ご連絡ください。また、メンバーでなくとも、関連情報などがあればお伝えください。新たなWG立ち上げもOKです。

※各WGの連絡先は、別紙名簿を参照ください。

■ 自転車WG

交通システムの現状を自転車利用者の視点から見直していきたいと思います。電子メールでの情報交換などを行なっています。（冨田悦哉）

■ 子ども道路ウォッチング手引書作成WG

「子ども道路ウォッチング手引書」を作成し、それをデジタル教材にする企画書を作成し、公的な助成金の申請を出そうと始めましたが、たたき台を作成した段階から進まず、休止状態です。関心のあるメンバーが増えたら、再開したいと思います。（杉田久美子）

■ 路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG

名称の通り路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指して情報・意見交流を行おうというWGです。交流の手段としてメーリングリストを前提としていますので、参加者にはインターネットを利用できる環境が必要とされます。

現在の参加者は19人です。このところ発信量の多かったある会員が退会されたこともあって、交流が停滞しております。

日本における路面電車普及の隘路は既に相当明らかになってきており、そこをどう打開していくかは簡単ではないため、情報意見の交流も内容的には簡単ではありませんが、既存メンバーの奮起、新たなメンバーの参加を期待しています。（杉田正明）

■ クルマなし子育てWG

ぼくを含めて5人が参加しています。メンバーの皆さんには、このところメールも差し上げず、失礼しております。

茨城の小都市でクルマなし子育てをしていると、学校行事や子どものつきあいやらで、不便に感じる、困ってしまうことが多々あります。

そんな折りに、同じような境遇にある皆さんはどう対処しているのか、アドバイスを共有できれば有用だと考え、そのための場としてWGの看板を掲げています。

現時点でクルマを所有している・いない、また子育て中かどうかとも問いません。メールを中心とした意見交換することで、クルマに依存しない子育てのノウハウを蓄積し、ひいては子どもを取り巻くクルマ環境の改善のための道筋を考えてゆければ幸いです。

皆さんのご参加をお待ちしています。
(梅沢博)

■交通犯罪に対する諸外国の罰則状況調査WG
(伊藤晃)

■自動車の私的所有の放棄を宣言するWG
(伊藤篤)

■自動車メーカーと国の責任を問うWG
(三田直水)

■各国の交通のあり方WG (三田直水)

■クルマに乗れない人の差別を許さないWG
「シゴトとクルマ」から「クルマに乗れない人の差別を許さない」に変更いたします。

最近では企業側も交通事故の厳罰化や企業の社会的責任、地球温暖化・原油高騰……そして不況のために企業側も危機感を抱くようになり、だんだんクルマの使い方を見直す方向に変わりつつありそうなので、しばらくは様子を見させていただきます。「クルマに乗れない人の差別を許さない」WGは(不可抗力で)運転免許が取れない、自家用車がもてないために、社会から理不尽な仕打ちを受けてきた人たちを対象にしたものです。世の中には仕方なくクルマに乗らざるを得ない人もいる、でもそういう人達がみな運転免許を取れるわけでもないし、マイカーを所有できるほど豊かではない。努力をしても出来ない人の存在をクルマ社会は忘れていません。そういう悔しい思いをした人たちの声をいつか

冊子にしたいと思うので、私宛に郵便でお便りをください。
(水野玲子)

* *

■クルマ社会を問い直す会有志メーリングリスト(ML)

このMLはクルマ社会を問い直そうとして集まった会員同士の、会の目的に沿った情報交換と意見交換を自由に行おうというものです。

各地の会員が抱えるクルマ問題の紹介、活動の紹介、困っていることの相談、クルマ社会を問い直す活動に役立つ情報の紹介、研究の紹介、問い直す運動のあり方や問い直す会のあり方についての意見交換、その他問い直す会の目的に照らして有益な情報・意見交換を行おうという趣旨です。

本MLは会として公式に設けられたものではありません。1会員の私杉田が皆さんに呼びかけて、有志で交流しようとするものです。

現在の参加者は45人です。最近では警察庁との省庁交渉に向けてどのような要望内容にするかで議論が交わされました。

参加希望者は杉田にメールをください。アドレスは別紙名簿を参照してください。
(杉田正明)

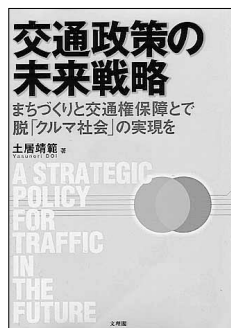


会員が執筆した書籍の紹介

■土居靖範（立命館大学教授）著

『交通政策の未来戦略—まちづくりと交通権保障とで脱「クルマ社会」の実現を—』

A5判
398ページ
本体価格 4,000円
2007年1月刊
出版社 文理閣



〔本書の内容〕

まえがき

未来を信じ、現在を大胆に改革しよう

序章 本書の問題意識と全体構成

- 1 本書の目的・問題意識
- 2 本書の構成

第1部 戦後日本の旅客交通政策の帰結と今後の環境・与件

第1章 現代日本の都市交通の現状と問題点・課題

- 1 都市交通の現状と問題点
- 2 都市部でのマイカーの普及状況と生活交通の危機状況
- 3 都市交通の課題

第2章 現代日本のルーラル地域交通の現状と問題点・課題

- 1 ルーラル地域交通の現状と問題点
- 2 公共交通機関廃止のステップと廃止がもたらしたもの
- 3 規制緩和で一層進む生活交通の危機
- 4 市町村合併で一層進む生活交通の危機
- 5 ルーラル地域交通の課題

第3章 諸矛盾を激化させた主政策の分析

- 1 私的モータリゼーションの推進
- 2 運輸事業の規制緩和の推進

第4章 今後の与件と戦略課題

- 1 長命社会到来による移動制約者の著しい増加

2 石油の枯渇

3 迫られる京都議定書への誠実な対応

第2部 ひとと環境にやさしい都市交通を、まちづくりの中で実現しよう

第5章 TDM政策のパッケージ導入を

- 1 TDM政策の導入は、世界の都市交通政策の主流に定着
- 2 TDM政策の具体的な手法
- 3 世界のTDM導入例概観
- 4 日本のTDM導入状況
- 5 今後のTDM導入の展望と課題

第6章 LRTを都市交通の主役にする

- 1 路面電車復活の国際的動向
- 2 ヨーロッパのLRTに見られる特性
- 3 日本の路面電車とLRVの状況
- 4 日本各地のLRT導入の芽生え
- 5 日本の都市交通におけるLRTの導入の必要性
- 6 LRT導入を阻むもの
- 7 LRT導入の壁を突破し、実現するカギは……

第7章 富山ライトレールの開業でLRT時代が幕開け

- 1 JR富山港線のLRT転換の経緯
- 2 JR富山港線の歴史と現状
- 3 富山ライトレール線の事業計画
- 4 富山ライトレール線事業計画の評価
- 5 富山ライトレール線の課題 市民参画のまちづくりを原点に計画・運営両面の再構築が必要

第8章 バス改革も必要

- 1 バスは重要な役割を果たしているが……
- 2 なぜバス事業は赤字になるのか。解決策はあるのか
- 3 バスをめぐる各地の改善の動き
- 4 公共バス再生のポイント

第9章 ソウル市交通改革の進展と評価・課題

- 1 ソウル市の交通実態・問題点は世界共通
- 2 ソウル市長、交通改革に積極的に取り組む
- 3 ソウル市の交通改革の内容
- 4 バス改革の進展状況と評価・都市再生の課題

第10章 公共交通のネットワーク化・運賃面のバリアフリー化が極めて重要

- 1 公共交通のネットワークと運賃面のバリアフリーがポイント
- 2 ヨーロッパ等の都市では共通運賃制を採用

- 3 日本での運輸連合の可能性と実現性
- 4 熊本市域の共通運賃制の提案

第3部 交通権を保障し、地域を再生するルール交通政策の実現を

第11章 鉄軌道再評価の動きが台頭

- 1 鉄軌道の社会的価値
- 2 万葉線(株) 市民運動の成果で、「第4セクター」で再生
- 3 えちぜん鉄道 2年間の運休後、「第4セクター」で再生
- 4 南海貴志川線 和歌山電鐵が引き受け、利用ニーズの原点追求で再生が期待される
- 5 廃止路線再開をめざす市民共同方式の動き

第12章 コミュニティバス改善の動きが各地で台頭

- 1 コミュニティバスの概況
- 2 コミュニティバスの光と影
- 3 三重県鈴鹿市の「C BUS」
- 4 愛知県長久手町の「Nバス」
- 5 各種バスの機能統合が必要
- 6 地域づくりとコミュニティバスの今後の課題

第13章 地域地域で効果的な地域交通システムを構築しよう

- 1 デマンド型公共交通(DRT)の積極的導入を
- 2 「乗合タクシー」方式の積極的導入を

- 3 バス専用レーンの積極的導入と運用の改善も必要

- 4 効果的な地域交通システムを構築しよう

第4部 脱「クルマ社会」をめざす未来戦略

第14章 市民がつくり、支える地域公共交通システムの構築と課題

- 1 市民風車の成功を教訓に地域交通システムを構築しよう
- 2 コミュニティバスでの市民共同方式の開花

第15章 地方自治体が地域交通全体のコントローラーになる

- 1 住民の足を守るのは最終的に誰か 京都府北部のバス路線破綻問題から考える

第16章 まちづくりと交通権保障とを実現する交通基本法制定を急ごう

- 1 欧米の交通政策の推移
- 2 交通権思想の系譜
- 3 交通基本条例・交通基本法制定を急ごう

第5部 資料編

- 1 交通権関連資料
- 2 戦後世界と日本の交通関連年表
- 3 主要参考文献リスト

あとがき

クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的) 本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員) 本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動) 本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1) 全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2) 各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3) 関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4) 会報の発行。

第4条(総会) 本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員) 本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長

若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記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努める。役員を選出は会員の互選による。

第6条(組織) 事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条(会費) 会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条(寄付) 本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条(会計) 年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正) 本会則の改正は、会員総会の決議による。

会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

2007年度総会へのメッセージ

総会出欠連絡葉書で寄せられた会員からのメッセージを原則原文のまま順不同で紹介いたします。(入力 後藤 昇)

車の少ない町は犯罪も事故も減り、子供たちもたくましく育ちます！車が走り回る街で、私達は子供をプロイラーのように育てていませんか？子供が元気で道で遊べる、クルマの少ない、水辺や緑の多い道は素敵です！身近の市会議員や行政担当者、先生や父兄、自治会役員の皆さんと街づくり、道作りを考え相談に集まって、今年も一緒にがんばりたいと思います。全国の皆さんもがんばりましょう！生活習慣病になり歩行を心がけています（車は持っていませんが、駅までバイクを時々使っていました）。今後このようなクルマ離れも増えるかも！なかなか参加できず、申しわけありません。今後ともよろしく願います。最近ようやく地球温暖化の問題が真剣に取り上げられるようになってきましたが、CO₂削減のためには、総量を減らすしかないと思います。したがってクルマも台あたりの燃費向上より、量を減らすことを真剣に検討するしかないのではと思います。クルマ依存からの脱却が急務です。いつもお世話になっております。今回は参議院選9条ネットや川田さんの応援ですので失礼します。交通戦争より安心して平和な暮らしを求めたいです。会員の皆様よろしく願います。今回を最後に退会させてください。会の趣旨には大賛成で協力もしたい気持ちでおりますが、時間不足と経済的理由から継続していくことが困難になっています。よろしくご理解のほどお願いいたします。今後とも皆さんのご活躍と会の発展をお祈りいたしております。返信が遅くなり申し訳ありません。会報をしっかりと読むほうでは無いので（細かすぎる）立派なことは云えないのですが現実に社会的に（一般に）有効な事を実現させるような事があるでしょうか。アイドリング?は違反であると言う位の法律を作らせるとか。今回の会報（47号）にはペラ（2頁の1枚もの）が入っていますが、印刷製本の立場から言うと、16頁、8頁、4頁の組み合わせ

でおわるように台割を工夫したほうが安く上がるのでは、と考えます。外国で開戦できるようにする政府の現憲法改悪（私には）施策が、総会で話題にでもなれば嬉しいです。駐車場への課税を提言してはいかがでしょう。レジ袋有料化のように、時間は掛かっても求めていけば実現するような気がします。免許（車）を取得して17年。問い直す会を知りできるだけ車の運転を控えるようにしているというのが現状です。家の近くに鉄道があるのでそちらを利用するようにする。登下校時間に重ならないように気をつける。お米や水など重いものを買うときは（あるいはかさばるもの）運転しています。いずれにしてもこの会の会員になって少し車に対する認識が変わったことは事実です。更なる発テンを望みます。会報の寄贈については基本的には、良いことと思う。一番最後にあった数名の個人の方は、どういう人が、どういった理由で寄贈しているかの説明があると良いと思った。名前だけの会員で申し訳ありません。車社会が動物の生理と合わないか、異質なものが、交通環境の整備の必須なこと（ドライバーのマナーに頼らない）全国紙で国民にアピールしたいです。会員の皆さん、旅の移動は列車に限ります。車内自由に動けます。車窓風景、左右大きく開けます。少しでも自家用車を減らしましょう。道歩いていても、車がいつつっこんでくるか、とても不安な気持ちでいます。全国的に見ると少数の会です。でも大事な“会”だと思います。お互いに励ましあい、会を盛り立てていきましょう。エー知らなかった。会報は外部に寄贈していたのか、もっと真面目に取り組むのだった。すみません。葉書の投函を全く失念してありまして。今後ともよろしく願います。いつもご苦労様です。普段何も活動してありませんが、会報はいつも興味深く読ませていただいています。なかなか「人優先社会」への道のりは遠いのですが、少しづつ前進するより仕方ないかと思います。札幌でも歩車分離信号は次第に増えてきており、運動の成果だと思えます。今後ともよろしく願

いします。会報を読むだけの会員です。自分の職場、地域で少しでも車を減らす活動をしてゆくつもりです。これからもよろしく願います。愛知県では5月に、すでに自動車事故死者が100名を越え、毎日200人近い人が負傷している。私は知多郡の老人ホームで安全運転管理者をしていて、事あるごとにそういうことを職員に話すが「車に乗るのが怖い」と言って徒歩や公共交通機関で通勤を始める人は皆無である。自分だけは事故にあわないと考える人が大部分である。先日、新入職員研修の折りに、

新人5人に自分の乗っている車の重量は何キロだと思うか、といった質問をした。ちゃんと回答できた者はおらず、100キロ、350キロ等と回答する人もいた。このようなドライバーが日本全国にうようよいるわけだから自動車事故も減らないわけである。私は夜道を歩くときは必ず、1WのLEDライト（強烈な光を発する）を持っている。こんな物持たずに安心して歩ける社会を作りたいと思いながら。

世話人・地域活動連絡係からのメッセージ

退任の方々、ご貢献有り難うございました。

富田悦哉（世話人・会報）

2006年度世話人に立候補し、会員を対象としたアンケートを実施するなどの活動を予定しておりましたが、私の健康状態悪化のため何もせぬまま、今期世話人は辞退することになりました。みなさんのご期待にそえず申し訳ありません。

住所が東京都世田谷区にあることで、会の活動の一端に参加できればと地域活動連絡係になりました。よろしく願います。

（東京都世田谷区在住）

藤田亜津子（世話人・会報）

地元で調査中の、中高年層を対象にしたアンケートの一次集計では、クルマを運転する人の約7割が、事故の危険や運転能力の限界が来ることへの不安を感じている一方で、約8割が、高齢化社会に必要な施策として「公共交通の整備・充実」を選択していました。

近年、地方都市では「中心市街地活性化」のための「歩行者・公共交通優先のまちづくり」が進められていますが、多くの市民が望んでいるのは、市街地回遊の利便より、各々の生活圏で安心して歩くことができ、普段の買物や通

院など日常の所用に、クルマに代わる移動手段が確保されていることだと思うのです。クルマ社会のせいで顔の見えなくなった地域社会の再生のためにも、コミュニティーバスに関わる活動に専念したくなりました。地球温暖化が深刻です。便利なバスの普及で人々がマイカー利用に後ろめたさを感じるようになれば、クルマ社会は緩やかに終息していくのでは、と夢見ています。

（石川県金沢市在住）

露木ゆうこ（地域活動連絡係）

会員として、また、地域活動係として自分に出来ることがあればと思い、参加してはみたものの、何も具体的な活動が出来なかったことを申し訳なく思っています。スピードや便利さの時代の象徴ともいえるクルマ社会を問い直し、思いやりとゆとりのある暮らしが出来るよう願っています。

（神奈川県横浜市在住）

* *

新年度の顔ぶれです

古川量巳（代表・再任）（神奈川県藤沢市在住）

メッセージは36ページ「代表より」をご覧ください。

杉田正明（副代表兼会報メイン・再任）

本人にとって、そして家族にとって命・健康の価値は無限大の大きさだと思います。社会が交通事故の死傷者の損失を評価するとき、当事者の評価とかけ離れた評価が行われています。当事者が稼ぐであろう所得で評価したり、交通事故を防ぐために支払う意志額を合計したりして評価しています。社会としての評価を個人の評価からどのように形成すべきかは大問題ですが、仮にある人の命の価値を社会の構成員一人一人の評価を単純に合計して算出すると、当事者あるいは家族が無敵大と評価するでしょうから、社会の合計も自動的に無限大となるはずで

す。命・健康を危険にさらすものに対しては、社会的にその危険性をなくすために徹底的な規制がなされるべきだと思います。食品、薬品、排気ガス等々に対して比較的強い規制がなされてきたのは、いちおう命・健康のかけがえのなさに対する認識からきたものだと思います。

自動車の排気ガスに対しては規制がなされてきました。しかし、事故を起こす危険性に対してはなされていません。命・健康を守る基準として、環境基準がありますが、同じ性格のものとして、クルマに事故を起こさない性能機能を求める安全基準の制定を呼びかけることを考えています。（千葉県松戸市在住）

足立礼子（副代表・再任）

今年度も非力ながら、世話人を継続することにしました。2000年の21号から関わった会報担当は、杉田さんと木村さんに交替します。会報作りを通して多くの会員さんと（実際にはお目にかからなくても）知り合うことができ、また、多くのことを学ばせていただきました（役得というものです）。ありがとうございました！ 環境問題や移動の面からクルマ利用を考える運動体はいろいろあっても、事故の観点やこどもの成育面、人の暮らすまちの形なども含めてクルマ社会を考えようという会は、ほかにはないと思います。それをどんな形で人々に伝えていったらよいか、みなさまのお知恵、お力添えをお願いいたします。（東京都稲城市在住）

清水真哉（事務局メイン・再任）

（千葉県習志野市在住）

メッセージは36ページ「事務局より」をご覧ください。

後藤 昇（事務局・再任）（東京都新宿区在住）

メッセージは36ページ「事務局より」をご覧ください。

青木 勝（会計・再任）

交通事故をなくしたい、交通事故で悲しむ人を作ってはいけません。この志を胸に活動を続けます。（大阪府大阪市在住）

朝倉幹晴（要望書等担当・再任）

地方自治からクルマ社会を問い直すことができる方策を模索していきます。船橋市議会での最初の質問は「市役所近隣での市の業務の際の公用車使用削減」でした。（千葉県船橋市在住）

木村利雄（会報・再任）

世界的にもこれだけ自動車交通事故による死傷者を出し、地球環境問題が深刻化している現在、クルマ社会の利便性について語る時代は、疾うの昔に過ぎ去ったと思うのですが、未だにクルマ社会を問い直そうという動きは一部に止まっています。クルマ社会の問題は、直接的な事故や環境問題だけでなく、世界各地で発生している紛争や飢餓・貧困の源と言っても過言ではないと思います。日本においてもクルマ社会の問題は、総合的な社会問題としてではなく、個別的問題と一般的には捕らえられています。このことは、政府や自治体における郊外型大型店舗の規制や歩いて暮らせる街づくりなどの政策に、クルマ社会見直しの動きが見られるものの、公共投資の大部分が道路整備に向けられていることから窺い知ることができます。今年度は、クルマ社会の転換をいかに実践するかということを念頭に活動したいと考えていますのでよろしく願います。

林 裕之（新任）

私は以前より事故や排気ガスなどによって多くの生命を傷つけ、環境を大きく破壊する自動車中心の社会に対して大きな疑問を持っていました。そこで「クルマ社会を問い直す会」に入会し、これまでは地域連絡係として活動してきましたが、この度世話人をさせていただくことになりました。微力ですが、車の乱用に歯止めをかけ、より安心・安全で持続可能な社会をつくるために努力してゆきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。（山口県萩市在住）

富田悦哉（新地域活動連絡係）

メッセージは31ページ退任者のメッセージをご覧ください。

佐藤清志（新地域活動連絡係）

3月から、東京の地域活動連絡係となりました品川区西大井に住む佐藤清志と申します。

私は平成15年5月24日に当時6歳の長女を青信号横断中、同じく青信号で左折してきた大型ダンプに横断歩道上で踏み潰された事件による交通犯罪遺族です。

娘が事件に遭うまでは、クルマの問題など、ほとんど無関心な人間でしたが、遺族となって初めて、クルマの諸問題に関心を持ち、異を唱えられる者となりました。

この会の会員の皆様は私と違い、そのような境遇にあってはいなくともクルマに対する問題に声を上げられているところに非常に感銘を受けております。

少しでも会のお役に立てるよう、また多くの方々に会の存在を知っていただけるよう務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。（東京都品川区在住）

奥山裕一（新地域活動連絡係）

このたび新しく地域連絡係になりました。

何年か前、杉田聡さんの「クルマを捨てて歩く！」を読んで衝撃を受け、ああこんな生き方があるんだなあ、と目が覚める思いをしました。残念ながら、クルマはいまだに捨てられませんが、駅近の現住所に引っ越して以来、クルマでの外出は極力なくして、できるだけ電車・バス・徒歩で出かけるよう心がけています。

これまで会との関わりは、会費を納めて会報を拝見することだけでしたが、なにかしら役に立つことができないかと思い、地域連絡係に名乗りを上げてみました。よろしくお願いいたします。（兵庫県明石市在住）

*継続地域活動連絡係21名の方々のお名前は名簿にてご覧ください。



9割「安全に支障」

速度超過、長時間労働、不正軽油使用も

道内観光バス業界調査

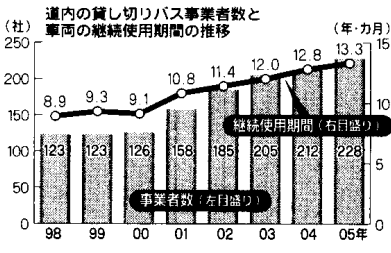
規制緩和で競争激化

00年の規制緩和以降、新規参入の相次ぐ観光バス業界で、道内事業者の9割超が「現在の運賃水準は低過ぎて、安全面や労務管理に支障がある」と考えていることが北海道大の川村雅則講師(労働経済学)の調査で分かった。競争激化で運賃のダンピングや違法行為が常態化している実態も判明。今年2月には大阪府でスキーツアー客ら27人が死傷する大型バスの事故も起きており、バス業界の危機的状況が裏付けられた。

【横田愛】

調査は大阪のバス事故「アーバス」などを運行するを受け実施。旅行会社と道内の貸し切りバス事業者の貸し切り契約を結んで業者のうち大型バスを保有

バス事業者の規制緩和(00年の道路運送法改正で貸し切りのハードルが低くなった。当初は競争で事業の質が高まり、消費者のメリットになるもの触れ込みだったが、異業種からの参入も多く、車両10両以内という小規模事業者が増大。道内でも小規模事業者の割合が00年の4割から05年は6割まで増えた。



競争で事業の質が高まり、消費者のメリットになるもの触れ込みだったが、異業種からの参入も多く、車両10両以内という小規模事業者が増大。道内でも小規模事業者の割合が00年の4割から05年は6割まで増えた。

する186社に調査票を配布、95社が回答した。道内の貸し切りバス事業者は05年には00年の1

・8倍まで増加する一方、道内を訪れる観光客(05年度、約4800万人)は漸減傾向にあり、契約する」と言われる

など悲鳴に近い回答を書き込む事業者もあった。「業界内で違法行為はみられるか」との質問には72%が「みられる」と回答した。運賃のダンピングで追い込まれた結果、無理に受注を増やす事業者も多く、過剰スケジュールをこなすため速度超過や長時間労働など

の違法行為が常態化。回答の中には、燃料費を抑えようと不正軽油を使用するケースも挙げられた。しかし、行政のチェック体制については「機能していない」が70%に上り、「野放し状態」と

調査では90%が旅行会社など発注者側から「著しく低い運賃が提示される」と回答。道路運送法に基づき適正運賃を下回る契約も多く、「(値上

古い車両を買い替えずに使い続ける傾向も強まり、北海道バス協会によると、00年には9年1ヵ月だった道内貸し切りバスの平均車齢(継続使用期間)が05年には13年3

カ月に延びている。川村講師は「競争一辺倒の流れにどこかで歯止めをかけるないと事故は繰り返される。北海道が観光を目標にするならなおのこと、抜本的対策を講じるべきだ」と指摘する。

「毎日新聞」2007年5月12日 朝刊

19ページで紹介した論文の執筆者、川村雅則さんの調査結果を紹介している記事です。

代表より 古川量巳

前の号にアルコール依存症とそれに近い重篤問題飲酒者が450万人にもものぼることを例に挙げて、クルマの運転免許に「厳格な適正検査を」と書きました。ある新聞社のコラム子によると、認知症患者が170万人、毎年、数万人の勢いで増えて行く見通しだそうです。これとは別ですが、人間は加齢とともにさまざまな機能を衰えさせたり失ったりします。これはよほど劇的な変化でない場合、当人は気が付かない内に起こります。個人差があるので、年齢でくくるのは乱暴に過ぎますが、いつかは誰にも訪れる自然の摂理です。

最近、近所でお祖母さんが自分の孫にクルマをブツつけて怪我をさせる事故があって、ひとしきり話題になりました。幸い、命に別状がなく、身内のこともあって、事件にはならなかったが、大問題であることに変わりはありません。

このままでは、こんな事故が増えこそすれ減ることはないでしょう。ほんとうに人間の安全を大切に考えるなら「転ばぬ先の杖」が第一。くどいようですが免許の交付、更新時の「厳正な適正検査」が一日も早く実施されるべきだと重ねて、強く訴えます。

事務局より 清水真哉・後藤 昇

世話人として事務局担当に再任されました清水です。事務局担当となって今年二年目となります。

事務局として今年度の総会を何とか無事終えました。しかし残念なことに総会の参加者が年々減り、顔ぶれも固定してきています。中心に立って会の活動を担う人も少なくなっています。さらには会員数自体も減少を続けています。

会勢が衰えている理由として、私は一つ次のようなことを推測しています。「問い直す会」が設立されてからこの12年の間に、交通分野でいくつもの専門的な団体が出来ました。「全国交通事故遺族の会」は当会よりも先に設立され、交通事故の問題に力を注いできました。「全国鉄道利用者会議」は、その設立に当会も力を貸しています。「東京大気裁判を支援する青空の会」や、飲酒運転の問題に取り組む「MADD Japan」、近年も「こ”みち研究会」や「自転車活用推進研究会」など多様な問題に取り組む団体が出て来ています。また地方の鉄道や路面電車の問題に関しては地域に団体が出来て実績をあげています。最近では「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」という、より細分化された個別テーマを扱う団体が準備されているという情報が入ってきました。

このようにして、クルマ社会を問い直す運動自体は全体として拡大していると言えると思います。

しかしそうした中で、運動のなかでの当会の位置づけを見直してみると、専門分野を持った団体にはそのテーマではなかなか太刀打ちできないものがあ

ります。「クルマ社会を問い直す会」と広く問題設定をしているため総合デパートのようになり、専門店ができるたびにお客さんを奪われるという状況にあるのかと思います。

では一体、我々に残されたテーマ、課題は何なのでしょう。会として今後の活動の力点をどこに置いていくのかを考える必要があるかと思っています。会の存在意義が問われてくる中、少しでも多くの会員が会の活動に積極的に関わって下さることを希望します。

今年一年、またよろしくお願い致します。

(清水真哉)

世話人として今年度も、清水さんとともに事務局を担当することになりました。よろしくお願ひします。

さて、去年初めて事務局を担当したわけですが、勝手にわからず、藤本さん、杉田久美子さん、足立さんにやり方を教わりながら、何とか1年持ったなというのが正直なところです。

今年は2年目になることから、去年のように経験者に依存するわけには行きません。

また、事務の質の向上も図りたいと思っています。例えば、もっと見やすく、わかりやすい文書、メール、チラシを作りたいという希望があります。

それに会員からの会報、印刷物の送付の希望に、1年目より、より機敏に応えたいとも思っています。これらを目標にやっていきたいと考えています。

(後藤 昇)

会計より 青木 勝

会員の皆様、会費を振り込みいただきありがとうございます。また、カンパも多くの方から寄せられ感謝いたします。

ラベルシールの宛て名の上に「06済」「07済」と記載しています。それぞれ、2006年度、2007年度までの会費を払い込んでいただいたことを、表しています。4月1日から5月30日までの会費・寄付納入者・団体は44個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。ぜひとも、2007年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、複数口の会費や寄付もよろしくお願いたします。

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

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

地方支部は、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするために便利であれば、設立してもよいものと思われま。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡系は、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。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。

地域活動連絡系は会則に規定はなく、「『クルマ社会を問い直す』」に添付される名簿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、公となる名簿に名前が載り、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。

お分けします ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

当会（杉田聡・今井博之）著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』 定価1冊440円を400円でお分けします（送料は別）。まとめ買いの場合にご利用ください。

『クルマ社会を問い直す』（年4回発行）のバックナンバー（1号～47号） 1冊100円でお分けします（送料は別）。会の12年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

冊子『クルマ社会と子どもたち』（その後）：交通沈静化の海外の取り組み』（今井博之著・37号に同封）、「クルマ社会と子どもアンケート」報告集・ダイジェスト版（35号に同封） 会のパンフレット これらもご活用ください。会合やイベントなどで配布して下さる方には、必要数無料（送料も無料）でお送りします。

以上、申し込みは事務局・後藤（名簿参照）まで。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会報の表紙など、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。ご協力をお願いします。事務局または会報担当へお送りください。例：おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用（優先）の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。

編集後記 ●足立さんのご指導のもと、初めて編集作業というものをしてみました。締め切りを延ばしてほしいとのお話がいくつかあり、そうした原稿がいつ届くのかでやきもきしました。問い直す会の実情が比較的好く分かる業務を分担することになった気がしており、これから1年楽しみながらやっていきたいと思。 (杉田) ●2007年度は、クルマ依存社会を少しでも転換するため、日常生活のあらゆる場面で「実践」を念頭に行動したいと思。一人の力なんて知れたもの、社会なんて変わるわけがないとあきらめていませんか。一人の実践が社会転換の源です。会報を情報交換の場として大いに利用していただきたいと思。 (木村) ●32ページをごらんください (足立) ●小6の娘の仲良し4人組が、子どもだけで電車に乗って映画を観に行く、という企画を企てました。それはさぞ楽しみだろうと、いろいろ調べてやりました。ところが具体的に変わったところで「待った！」をかけた親御さんが登場。大人が誰か一緒に行かないけれど、子どもだけではまかりならぬ、とのこと。で結局、娘ともう1人だけで行ったのですが、興味深いのは、待ったをかけたのはクルマ社会である地元育ちの親御さんたち。うちともう1人の子の家族は転入組で、日ごろから電車に乗り慣れてる。日常の移動手段の違いが、子どもの行動に影響(制約)を与えることは、現実としてあるのかも。(梅沢)

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 《8/25・10/27》

去年に引き続き、東京ミーティングを開催します。今年は月の第4土曜日の昼間を中心に開催します。すでに第1回、第2回は開催しており、第3回の案内です。

日時 07年8月25日(土)
午後2時～午後5時
場所 生活思想社
東京都新宿区神楽坂2-19銀鈴会館506
(最寄り駅 JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅)
TEL/FAX 03-5261-5931

内容 ・情報交流
・活動交流
・意見交流
・上記のほか、会報の発送作業やその他の事務作業の協力をお願いすることがあります。

第4回以降は、同時刻、同場所で行います。
第4回以降の予定日は、10/27です。それ以降はあらためてご連絡します。

担当 後藤 昇(世話人 別紙名簿参照)

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に出された道路の危険箇所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2007年10月末
- 原稿締め切り：8月末日（締め切り厳守をお願いします）
- 送付先：杉田正明（別紙名簿参照）
- 募集内容：（クルマ社会の問題に関連したものに限ります。）
 - ・投稿（情報提供や活動報告・活動提案）、会や会報へのご意見など。字数はおよそ1500字以内。超える場合は必ずご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は1つの号につき一人1点までとします。
 - ・公的機関等に出された意見書など
 - ・写真（解説つきで）やイラスト
 - ・「私のイチおし」（おすすめの本や場所など）
 - ・会・会員に関連する報道、投稿記事（新聞、雑誌など）
 - ・調査研究報告などの長文もご紹介します。ご相談ください。
- 原稿は特別な事情のある場合以外は返却いた

- しません。
- ★原稿についてのお願い
 - ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
 - ・パソコンあるいはワープロ入力可能な方は、電子メールかフロッピーディスク（Windows・MS-DOSのWordファイル）をお願いします。電子メールの場合、ファイル添付が助かります。
 - ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
 - ・タイトルを必ずつけてください。
 - ・文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。編集担当者への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
 - ・省略した単語や難解な単語は避け、専門的な用語にはひとこと説明を添えてください。
 - ・写真つきの場合、写真の説明文を原稿の最後に入れてください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文