

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
入力協力：青木 勝
郵便振替口座：00140-7-39161

51

2008年4月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



京葉道路で進む自転車道の整備。国土交通省と警察庁は合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を全国で98箇所指定し、分離された自転車走行空間を戦略的に整備することです。これは歩道を色分けするのではなく、車線を削って自転車のための空間を確保しており、画期的な事業です。(東京都江東区亀戸にて撮影：清水真哉)

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

講演会「どう減らす、自動車排ガスによる喘息」
を開催 (杉田正明)…………… 2

論文・調査報告寄稿

「ガソリン税国会」に寄せて (清水真哉)…………… 5
日本の自動車関連税制 ～自動車課税の意義を
考えてみよう～ (井坂洋士)…………… 8
路面電車を取り巻く現状 (宇都宮、岐阜の事例から)
(塚本 敬)…………… 16
貧困という問題をめぐって (川村雅則)…………… 18

投稿

会報は活動の手がかり (木村孝子)…………… 21
危険業務としての自動車運転 (小林和彦)…………… 22

案内

クルマ社会を問い直す会2008年度総会案内 …… 23
書籍紹介「高齢ドライバー」…………… 23

代表・事務局・会計よりほか

代表・事務局・会計よりほか…………… 24
案内板・投稿規定…………… 26

講演会「どう減らす、自動車排ガスによる喘息」 を開催

杉田正明（世話人）

3月1日に講演会「どう減らす、自動車排ガスによる喘息」を開催しました。講師として、東京大気汚染公害裁判弁護団副団長の西村隆雄弁護士をお招きして、東京都北区王子の「北とぴあ」にて開催しました。会員を中心に非会員も交えて30の方が参加されました。

西村さんが講演に際して配布されたレジメは次の通りです。



どう減らす？ 自動車排ガスによるぜん息

2008. 3.1

弁護士 西村隆雄

I これまでの大気汚染裁判（判決）

1. 固定発生源・SO_x中心
四日市、千葉川鉄、大阪西淀川（1次）、川崎（1次）、倉敷
2. 移動発生源・NO₂・PM中心
大阪西淀川（2～4次）、川崎（2～4次）、尼崎、名古屋南部、東京（1次）
…巨大幹線道路の沿道に限り、因果関係認める

II ぜん息との因果関係（とりわけ面的因果関係）

1. 発症の因果関係
 - (1) 動物実験
国立環境研
ディーゼル排気吸入マウスで、ぜん息の基本症状発現
 - (2) 疫学
 - ①千葉大調査（1996年発表）
千葉県内の小学生を追跡
田園：非沿道：沿道＝1：2：4
 - ②千葉大調査（2002年発表）
一般環境非沿道で
・NO₂が0.02ppm増加で発症危険3.6倍
（館山：市川＝1：3.62）

・SPMが25 μ g/m³増加で発症危険2.8倍
（館山：千葉＝1：2.84）

cf. 受働喫煙と肺ガンの発症危険
男1.3倍 女1.2倍

③米国カリフォルニアのアドヴェンティスト・ヘルス・スタディ

タバコを禁じられたキリスト教一派の信者数千人を10～15年間追跡
粒子汚染のひどい所ほど、ぜん息・慢性気管支炎の発病・増悪割合が高い

2. 増悪の因果関係

①短期影響調査（欧米）

日々の汚染（NO₂・PM）変化と呼吸器疾患死亡、ぜん息入院・往診・薬物使用との間に関連性明白＝日々の汚染と発作に関連性あり

cf. パリ、ロンドン、バルセロナ、ミラノ、アムステルダムetc…

いずれも東京より低濃度

②発作のくり返しによりぜん息重症化

肺機能の悪化、気道過敏性の増強でぜん息悪化…厚労省「ガイドライン」

III 東京大気裁判の経緯

1996.05 提訴
 2002.10 1次判決
 2006.09 高裁結審・解決勧告
 2006.11 都医療費助成制度提案
 (全都、全年令、自己負担なし)
 2007.01 メーカー7社制度同意
 2007.05 国60億拠出表明
 2007.06 高裁所見(和解勧告)
 2007.08 和解成立
 高裁審理を通じて面的因果関係で攻め込み

↓

面的救済 公害対策 プラス解決金の和解獲得
IV 和解の成果—排ガスによるぜん息をなくすために

1. 救済制度

- (1) 従来の経緯
 - 四日市判決→公健法救済(1974~)
 - 公害終わったとして救済打ち切り(1988)
 - 以後、新規患者は救済ナシ
- (2) 今回の都救済制度
 - 全都、全年令、自己負担ナシの医療費助成
 - 汚染者負担の原則
 - 国60億、メーカー33億、首都高5億 残は都
- (3) 制度創設の意義
 - 救済確立こそ汚染削減の原動力
 - cf. 公健法とSO_x削減
- (4) 今後の課題
 - 自治体救済の拡大
 - 国での制度創設
 - 医療費救済に加え生活補償も

2. PM2.5環境基準

- (1) PM2.5とは
- (2) 欧米の状況
 - 米国
 - 1997年設定→2006年改訂(強化)

WHO

2006年設定

- (3) 我が国の汚染実態とぜん息の状況
 - 米国、WHO基準をこえる濃度
 - 元素状炭素比率(有機炭素との比)
 - 自排局 6~10倍
 - 都市部一般局 4~6倍
 - …米国対比
 - ∴ディーゼル車比率、幹線道路が都市部に密集
 - ぜん息患者の実態

(4) 環境省の動向と今後の方向

- 2007.05 「検討会」スタート
- 2008.03末 「検討会」報告
- これに対し
- 2008.02 「意見書」提出→交渉
- 2008.03.27 PM2.5国際シンポジウム
- 千代田区立内幸町ホール

↓

中環審諮問→答申経て基準設定へ

- (5) 基準設定の意義
 - ・PM対策の強化
 - ・道路アセス→道路建設見直し
 - ・PM2.5指標とする救済制度創設へ

3. 公害対策

- (1) 交通負荷の軽減
 - ロードプライシング・モーダルシフト・
 - 交通需要マネジメント
- (2) 具体策
 - ①大型車走行規制
 - ②脱硝装置の設置
 - ③車線削減、緑地帯、自転車道整備
 - ④道路緑化
 - 大気測定局の増設
 - ⑤激甚交差点対策

西村さんの講演の中核部分は、レジメのIVの2のPM2.5環境基準の部分であると受け止めました。

以下、この部分についての講演の要旨を私の責任でとりまとめてみます。(千葉県松戸市在住)

*

*

■PM2.5とその環境基準設定状況

東京大気汚染公害訴訟の和解条項の中に、「微小粒子状物質(PM2.5)健康影響評価検討会の検討結果を踏まえ、環境基準の設定も含めて対応について検討する」という項を勝ち取った。PM2.5とは2.5ミクロン以下の粒子である。

我が国で現在規制をしているのは10ミクロン以下の粒子である。この分布の山を見ると、5ミクロンくらいの所と0.5ミクロンくらいの所が山があって、前者は海塩や土壌など自然由来が多く、後者はディーゼル粒子や工場からのものなど人為的なものが多い。

2.5ミクロン以下の微小粒子は気道の奥深くまで入り込み、また全体としての表面積が大きく、元々有害と言われてきた。

従来PM10ということで大きい粒子も小さい粒子もひっくるめて規制を行うのが世界的な動きだったが、微小粒子の方が健康影響が強いことが明らかになり、ここ10年くらいで小さい粒子をターゲットに規制することが世界の趨勢になってきた。アメリカがいち早く1997年にPM2.5の環境基準を設定し2006年に改訂強化した。WHOも2006年に環境基準を設定した。

■日本のPM2.5の汚染実態

アメリカのPM2.5の年間平均濃度基準は $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、WHOの年間平均濃度基準は $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ である。

日本におけるPM2.5についての試験的な測定結果をみると、ほとんどがアメリカの基準を越えており、一部アメリカの基準を満たすところもWHOの基準を超えている。アメリカの実績の中央値が $13\mu\text{g}/\text{m}^3$ であるのに対し、日本の年別・測定局別に見た平均値は $20\sim 30\mu\text{g}/\text{m}^3$ に分布している。

一方、未燃焼の炭素は元素状炭素（EC）と呼ばれるが、主としてディーゼルエンジンから出ると言われる。この元素状炭素と有機物と結びついている炭素の割合を見ると汚染の状況が比較できる。アメリカにおけるその割合に比べ、日本の自動車排出ガス測定局の割合は6～10倍の値になっており、また都市部の一般環境大気測定局の割合は4～6倍の値となっている。

アメリカは、コンボイクラスの貨物車を別にすると、トラックも含めてディーゼル車がほとんど無いことが、この一つの理由である。また日本の場合、居住地が幹線道路に密接していることも一つの理由である。

■日本の喘息患者の実態

学校保健統計ではこの10年間に学童生徒の喘

息の被患率が2倍以上に増加した。

東京都や大阪市の学童生徒の被患率は全国平均の2倍かそれ以上である。

SPM（PM10）の環境基準の達成率は確かに上がってきているが、そもそもSPMの基準自体が大変甘いものであり、その下で達成率が上がっても喘息被患率の低下に結びつかないのは当然のことだ。日本のSPMの環境基準値はWHOの基準値の2倍以上大きい数字となっている。

■環境省の動向と今後の方向

昨年5月から環境省で微小粒子物質健康影響評価検討会がスタートしている。今年3月末あるいは4月にはこの検討会の報告が出てくる。（http://www.env.go.jp/air/info/mpmhea_kentou/index.html参照）

この検討会ではPM2.5が健康に影響があるか無いかが検討され結論が出される。どのくらいの濃度から影響があるかとかの定量的な話はここでは行われない。

定性的に影響がないとの結論は出ないだろう。

影響があるとの結論を踏まえて環境大臣が中央環境審議会に諮問をする、諮問に対する答申を受けて、答申の中でこれくらいの基準が必要だとの答申が出てくるだろうから、それに従って環境基準が告知される、という流れになるだろう。

環境大臣が諮問をするかどうか、諮問をさせられるかどうか最大焦点である。

私を含む大気汚染被害者・弁護士全国連絡会議は先回りして今年の2月に意見書をまとめて環境大臣に送った。3月10日にこの問題で環境省と交渉することになっている。

■PM2.5環境基準設定の意義

SPMではなく微小粒子に焦点を当てることにより、軒並みに基準オーバーが明らかとなり、従来の対策ではとても埒があかないとなるだろう。より厳しい施策が当然求められる。

道路のアセスに際してPM2.5のアセスを行えと主張でき、すでにアセスを終わっているところを含めて、軒並みに基準オーバーだから、道路建設抑制の材料として使える。PM2.5を指標とした新たな救済制度も創設できる。

「ガソリン税国会」に寄せて

この三月末をもって道路特定財源の現行の暫定税率を定めた租税特別措置法の規定が失効することから、参議院で多数を持つ民主党は、暫定税率を廃止して道路特定財源は一般財源化することを主張し、衆参振れ状態にある国会において与野党は全面対決することとなった。暫定税率が廃止されればガソリンは値下げとなることから、今国会は「ガソリン税国会」と俗称されることとなった。

■政界の迷走

道路特定財源の一般財源化は小泉政権下から既に構造改革の柱となっていたはずだが、党内のいわゆる抵抗勢力の存在により、実現には至らずにきている。

そこに、参議院で多数を占めるに至った民主党が、たまたま租税特別措置法の規定が期限切れを迎えるのを好機に、道路特定財源の問題に切り込んだことは一定の評価が出来る。しかし特定財源の維持か一般財源化かという議論に、大向こう受けを狙ってか、ガソリン税の値下げという地球温暖化対策の必要性が言われる時代にありうべからざる第三の選択肢を持ち出して議論を混乱させたのには、高速道路無料化論に始まるこの政党の無定見が現れている。民主党は高速道路無料化を主張してきた訳だが、暫定税率を廃止した上で一般財源化をした場合、高速道路の維持管理費はどこから捻出するのであるうか。

社民党も共産党も民主党の議論に引きずられ、暫定税率の維持が言い出せなくなってしまっている。環境派からの突き上げを意識してか、代わりに環境税と言っているが、リットルあたり二円から三円ではまやかしかでしかない。暫定税率分の25.1円を超える税額を主張してこそ、これからの時代の環境税としての意義が出てくるはずである。

一方、与党の自民党は、暫定税率を維持したまま一般財源化するという本道を進んでいた小

泉改革から明確に後退し、利権政党に戻ってしまった。

公明党は国土交通大臣を擁して、「地方にも道路が出来れば必ず企業が来てくれるのです」などと非論理的なことを言ってまで道路利権を守る最前線で戦うとなると、この政党の存在意義に疑念を抱かざるを得ない。

国民の人気取りをしようとする民主党、相も変わらず利権を守ろうとする自民党、国民はそのどちらにも愛想を尽かしている。道路特定財源の問題ではどの政党も未来の日本へのヴィジョンを持っていないことが明らかになった。

地方政治家では、政治家に成りたての東国原英夫宮崎県知事が、いつの間にか道路特定財源維持の急先鋒と化していることに、この国の政治思考の硬直した様を思い知らされる。

道路特定財源の維持に地方がこだわるのは、それが所得の再分配という政治的機能を担っているからである。しかし道路は効用の大きいものから順次造っていくであろうから、いずれ利用度の少ない、無駄と見なさざるを得ないものしか残らないのは必然である。所得の再分配のためには道路特定財源は一般財源化して、森林維持や福祉といった支出項目として地方に予算を回すよう切り替えるべき時期は既に来ている。建設業から他の業種への転業は容易ではなからうが、このままでは「道路栄えて国滅ぶ」だけである。苦しくても努力して乗り越えなくては、日本に次の時代は来ないであろう。

時代の潮目はすっかり変わってしまったのである。

■歴史的転換点に立つ日本と道路財源改革

このガソリン税国会は参院における与野党逆転と道路諸税の期限切れが重なったという偶然的政局が引き起こしたようにも見えるが、その実、非常に長期的なスパンでの歴史的な転換が背景にあるのである。地球規模では深刻化する温暖化、国際的な原油高騰、国内的には人口減

少による縮小社会の始まり、危機的な状況にある国家財政などの大きな流れの中で、道路特定財源の問題も考えていかななくてはならない。

地球温暖化問題はもはや一刻の猶予もならないところまで来ている。ぎりぎり止むを得ないところ以外では、自動車の利用は許されてはならないのである。ガソリンの価格をリットル200円にでも300円にでも引き上げて自動車の利用を抑制しなくてはならない位、事態は切迫している。道路容量を今以上に増大させるなど、もはや論外なことなのである。

話は少しずれるが、私見によれば温暖化対策としての京都議定書という枠組みは、根本のところでは発想が転倒している。京都議定書では化石燃料の消費国の側で、その燃焼による二酸化炭素の発生を抑制させようとしている。これは間接的で迂遠であり、あまり賢い方法とは思えない。本来、地下資源の採掘の段階で規制をするべきである。石油、石炭、天然ガスなどの地下資源を有するすべての国が一堂に会し、自国にある化石資源を一年にどれだけ採掘してよいかを定めるのである。そしてその総採掘量を毎年2%位ずつ削減していく。化石資源の消費が直接抑制されるので、二酸化炭素以外の温室効果ガスは別として、CO₂の排出量を考慮する必要性は減少する。採掘量を厳しく制限すれば当然価格は高騰するので、資源保有国としても自国の資源を保存しつつ同等の収益を得られるからメリットがある。価格が高騰すれば、政治がインセンティブを与えなくても省エネルギーは進んでいく。化石燃料採掘規制こそが最も効果があり、筋の正しい地球温暖化対策である。

甘利明経済産業相などは新興国での需要増を理由に産油国による増産を促す発言をしているが、それが温暖化対策に逆行するという点にも気付かないのであろうか。

原油価格は高止まりしている。原油価格の高騰は投機マネーの流入による一時的なものといったことを言う人がおり、政治家の中にもそれを信じている人がいるが、投機マネーの流入も強い実需の裏付けがあってこそで、原油価格が以前のような水準にまで戻るとはもはやないと知るべきである。

原油高と温暖化対策から、原子力発電がルネサンスを迎えつつある。しかし処分の方法のない放射性廃棄物を後に残す原子力発電は後世の人間に対する犯罪行為であって許されることではない。バイオマス、風力、太陽光などは人類がこれまでも伝統的に利用してきた資源であり、その量的な限界から石炭や石油が利用されるようになったという歴史を知れば、それに大きな期待を掛けることの虚しさが分かるであろう。人類は徹底した省エネ社会を作っていくしかないものであり、それが真に未来をみつめる政治が進んでいく道である。

人類はまだ石油がもたらした束の間の栄華がいつまでも続くと思っている。今の繁栄は人類の進歩、科学の英知がもたらしたものと信じているが、それは全て石油が可能としているのである。石油が無くなれば全ては露と消え、我々は大正以前の生活に戻るのである。我々は今のうちから浪費を廃し、生活から徹底的に無駄を削がなくてはならない。

ガソリン税の引き下げ議論が世論を刺激するのも原油高がドライバーに重荷となっているからであろうが、ガソリン税を引き下げて日本の自動車ユーザーの購買力を高めても、世界的な原油の奪い合いという状況の中では更なる原油価格の高騰を招き、産油国を儲けさせるだけである。ガソリン税を掛けて税収を確保しつつ消費の抑制を図ったほうが国家として賢明である。

近頃の急激な資源価格の急騰で人々が気付き始めているように、日本が自国には無い世界の資源を潤沢に利用できた幸福な時代は過ぎ去りつつある。思えば二十世紀に日本が経済大国として繁栄できたのは、中国やインドといったアジアの大国が植民地支配とその後遺症に苦しみ続けたことによる漁夫の利だった。日本が植民地にならずに済んだのは、位置的に欧州から最も遠かったという地政学的理由による。中国、インドが順当に発展してくれば、日本がそれらの国の後塵を拝するような事態も覚悟する必要がある。今は分不相応な贅沢を忘れ、のしかかる借金を一日も早く返済し、身の丈にあった経済システムに切り替えるべき国家の岐路なのである。

■特定財源の過ちと暫定税率の正しさ

こうした時代認識を頭におくと、道路諸税はいかにあるべきか、別の発想が出て来よう。

道路特定財源は暫定税率を本則税率にした上で一般財源化するべきである。

そもそも田中角栄が道路特定財源という制度を設けたこと自体が過ちであった。自動車や燃料に課税することを運転者たちに納得させるための方策だったのであろうが、税についての間違った考えを国民に植え付けた罪は大きい。税はサービスに対する直接の対価ではないのである。自動車ユーザーが支払った金だから自動車ユーザーのために使えという主張がまことしやかに叫ばれるが、その論理を貫いたらタバコ税は喫煙者のために使え、酒税で居酒屋を整備せよということになる。税を払えない貧困者にはいかなる行政サービスも不要ということになってしまう。

自動車は交通事故や排気ガス、二酸化炭素排出、騒音、その他諸々の形で社会に負荷を与えており、自動車や燃料に課税することにより利用の抑制を図ることは十分合理性がある。暫定税率分を含めても、税率はまだ十分とは言えない。

さらに温暖化防止のためには、炭素税を上乗せで課税することも必要である。これはガソリンという石油製品の一品目ではなく原油の時点で掛けるものであり、天然ガス、石炭にも同様に課税する。

自動車ユーザーは受けている利益以上に税を払ってるかのように言うが、それなら地方で一般財源から道路に支出しているのを止めるべきであろう。しかしこれには、国の直轄事業には地方の負担金が必要であるという事情がある。これを補助裏負担と呼ぶらしく、民主党は廃止を主張している。地方に負担させる理由は補助金の申請が安易にされないための歯止めであろうと思われ、これは税の国と地方の間での配分の仕方の問題であり、難しい点はある。だがいずれにせよ、一般財源から道路に多額の支出をしていることに変わりはなく、道路に支出しないのならガソリン税を引き下げよという道路ユーザーの主張はその分根拠を失っているのである。

■道路建設の錯誤

クルマ社会を問い直すという立場から気を付けなくてはならないのは、菅直人などもする自動車は生活必需品だから税は安くあるべきという議論である。この議論は現にクルマに乗らずに生活している人がいることを忘れている。自動車はもともと生活必需品だったのではなく、間違った政策により、それがないと生活が難しいように国土を改造してきてしまったのである。厳しい課税により、その流れを逆転させる必要がむしろある。

民主党は、特定財源を一般財源化した後も必要な道路は造ると言っている。今回の国民的な議論においても道路の必要性の判断は費用対効果によってのみ計られているが、そこにはそもそもこれ以上道路を造ってよいのかという観点欠如している。

道路建設は山林や田園を破壊し、道路拡張は歴史的建造物を解体させ町を壊す。

道路族が主張する、道路を造らないと地方が疲弊するというのは幻想で、道路を造ることにより地方が衰退するという真実にいずれ目覚めることになる。

地方ではクルマがなくては暮らせないと言われるが、本当にそうかという反省を欠いた安易な決まり文句でしかない。まず地方といっても都市部と農村山間部では事情が異なるはずである。ところが今はそれなりの規模の地方都市でも自動車利用主体の町が形成されてしまっている。

道路建設によって出来る自動車で暮らし易い町は即ち徒歩で暮らし難い町である。歩いて暮らせない町を人々はいずれ見捨てていくであろう。これが道路建設がもたらす第二の町破壊である。現在、郊外に住んでいる高齢の夫婦が一軒家を売って都心のマンションに住み替えるというトレンドがある。車がなくては暮らせない町とは、自動車を運転できない人、自動車を持ってない人を排除する町である。そのような町から人が出て行くのは理の当然である。クルマ社会と化した地方都市の衰退は必然なのである。

そして一方で東京は公共交通が発達しているからクルマなしでも暮らせると言われるが、首

都圏の通勤通学時間の長さは、決して快適で文化的な生活環境とは言い得ない。

地方都市で鉄道と路面電車とバスによる交通網を形成し、その路線沿いに公共施設、商業施設、オフィス、工場に住宅を配置すれば、公共交通のみによる、かつ移動時間の短い、フットワークの軽快な効率的な都市を作れるはずなのである。

■日本の未来を見通した選択を

道路特定財源を一般財源化した後は、まず国債の返済を第一に考えるべきである。

自動車を通る道路は原則的に建設・拡幅するべきではない。今有るだけの道路インフラを活

用し、縮小社会に備えるべきである。既に拡幅した道には自転車道を整備したり、路面電車を通したりして有効活用するのがよい。

これまでに建設された道路設備を維持するだけでも、相当の国力を要するであろう。宮崎県の高千穂鉄道は、台風で流された鉄橋の再建が出来ず経営を断念した。昔の日本に出来たことが今の日本には出来なくなっているのである。道路についてもこれから同じことが本格化していくであろう。今、日本全国で三十年ほど前に建てられた信号柱の腐食が進んでいるのに、その交換も思うに任せていないとのことである。

我々日本国民に残された選択の余地はさほど広くはないのである。(千葉県習志野市在住)

■ 論文寄稿 ■

井坂洋士

日本の自動車関連税制 ～自動車課税の意義を考えてみよう～

1. 今なぜ自動車税制について考えるのか

日本国内では、2007年の暮れに『民主党税制改革大綱』(※1)が発表されて以降、自動車関連税制がにわかに注目を集めはじめました。筆者は、これまで「道路整備」に巨額の財源を保障してきた「道路特定財源」の解消が打ち出されたことについては一定の評価をしているのですが、これと同時に税額引き下げ論がまことしやかに語られはじめたのが気がかりで仕方ありません。

なぜなら、こうした論調が幅を利かせている現状は、私たち日本人の自動車の社会的費用に関する意識が希薄であることの反映だと感じるからです。

自動車の使用にかかる課税は、事実上の環境税のように機能している面があります。実際、北欧・西欧諸国ではこれまでも大気汚染対策などの目的でガソリン・軽油に課税してきましたが、近年は地球温暖化対策として課税を強化しているところでは

ところが、日本ではその税額を引き下げようとしている。これはすなわち燃料価格の引き下げを意味し、経済理論から見れば需要喚起策に

なります。奇しくも今年は京都議定書の約束期間開始年。ただでさえ日本は削減義務の達成が厳しいと言われている最中に、1990年から二酸化炭素排出量を52.6%も増やしている「マイカー」(※2)からの温室効果ガス排出量をますます増やしかねない政策を執ろうという……日本人は地球温暖化対策にも不熱心である、その意思を反映しているように感じます。

とはいえ、今まで手をつけられずにいた問題(※3)について議論ができるようになったことは一歩前進と言えるのかもしれない。

「モータリゼーション」が叫ばれてこのかた放置されたままだった自動車関連税制に、今ようやく注目が集まりはじめています。自動車の社会的費用を考えてみる上でもよい機会にしたいところですが、議論をするにあたり、現状を正しく認識することが重要になってきます。これを機会と捉え、本稿では、自動車税制の現状とその意味について再確認してみたいと思います。

なお、税額・税率の問題(いくら課税するのが適切なのか)とその用途(「特定財源」問題)はそれぞれ検証する必要がある問題ですが、後者についての議論はまたの機会に譲り、本稿では主に税額・税率について検討したいと思います。

2. 日本の自動車関連税

まず、日本国内で使われる自動車燃料にかかる税金を確認してみましょう。

名称	課税対象	従量税額
揮発油税・地方道路税（以下「ガソリン税」）	ガソリン	53.8円/L +消費税5%
軽油引取税	軽油	32.1円/L
石油ガス税	自動車用LPガス	17.5円/kg

このほか、自動車単体にかかる税金に自動車重量税、自動車取得税、自動車税・軽自動車税があります。

日本のこれらの自動車関連税は、資産税的な性格や自動車の担税力への期待（物品税・酒税・たばこ税のような贅沢品課税と同様）を持つことに加え、道路の設置や損傷等の補修にかかる受益者負担も目的としています（※4）。最近では様々な環境問題への対応を迫られたことを受け、「税制のグリーン化」と呼ばれる検討がされるようになった（※5）ものの、それについては

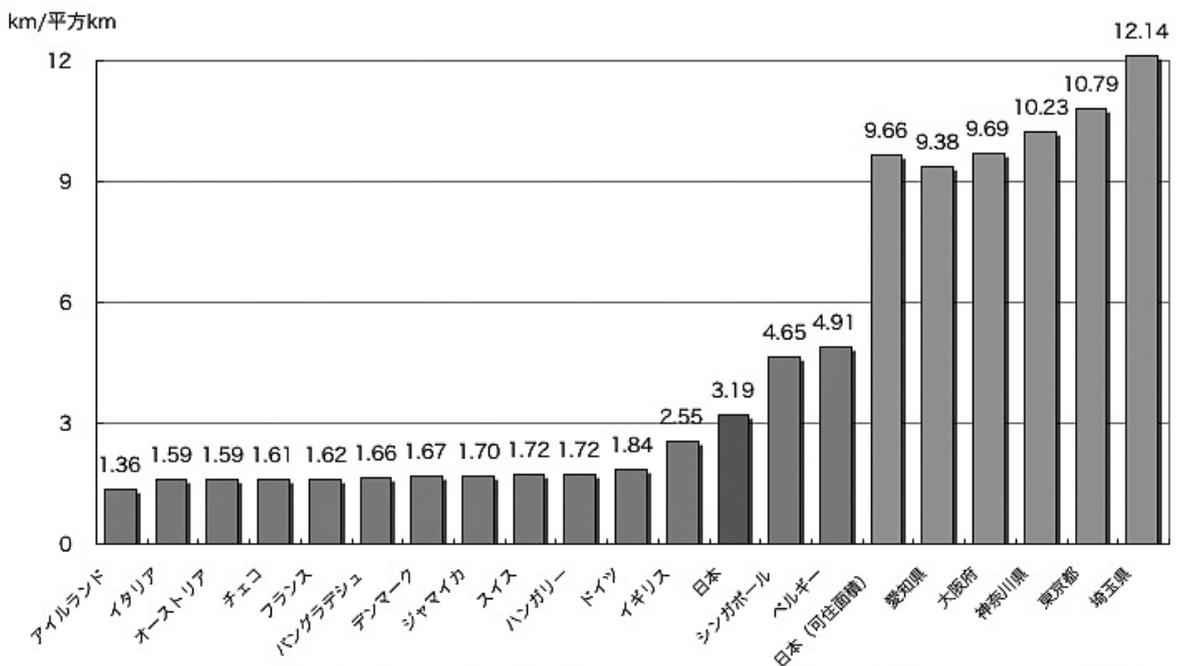
減税策ばかりが先行しており、残念ながら、自動車をもたらす環境負荷などの社会的費用を弁償するといった考慮は一切されていない状況です。

なお、上記のほかに原油と輸入石油製品全般にかかる石油石炭税（1リットルあたり 20.4円）があり、「石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計」として使われていました（※6）が、これは 2007年度から一般財源化されました。また、かつては輸入時にかかる原油等関税もありましたが、2006年度に廃止されています。

3. 「道路特定財源」問題に便乗する「ガソリン値下げ」論

前述のとおり、日本の自動車税制は主に道路の受益者負担が想定されており、1950年代以降はその大部分が目的税化され、いわゆる「道路特定財源」として使われ続けてきました。その予算規模は毎年6兆円近くという巨額にのぼり、その結果、現在の日本の面積あたり道路延長はダントツ世界最大になっています（図1）（※7）。財政の立て直しや社会保障制度の行き詰まりな

図1 道路密度比較（国・地域・県別、2003年度末、高密度順）



出典：世界国勢図会 2006/07、矢野恒太記念会、ISBN4-87549-437-8、統計でみる都道府県のすがた 2006、総務省統計局。

どが議論されている現在、道路のみに投下され続けてきた6兆円近くの財源について議論が持たれるのは当然のことでしょう。

しかし、最近の日本では、用途（いわゆる「道路特定財源」問題）に便乗するように「ガソリン値下げ」が叫ばれているのが不可解です。適切な税額水準についての根拠を示すことなく、議論の本質を避けて「暫定」という言葉尻を指すだけで値下げを求める論調については、どさくさ紛れに利益誘導をしているようにも見え、強い違和感を覚えます。

また、現在でも道路整備に支出される事業費のうち「道路特定財源」で賄われているのは7割足らずで、3割以上は一般会計から支払われているとも指摘されています（※8）から、そもそも受益者負担にしても不十分であるとの議論がありますが、「ガソリン値下げ」を主張している勢力は逆に「自動車ユーザーに過重な負担を強いている」（※1）と自動車工業会の言い回しをそのまま引用しつつ（※9）主張されており、これに反論する人もいない。つまり利益団体の言

い分がそのまままかり通っている状況です。

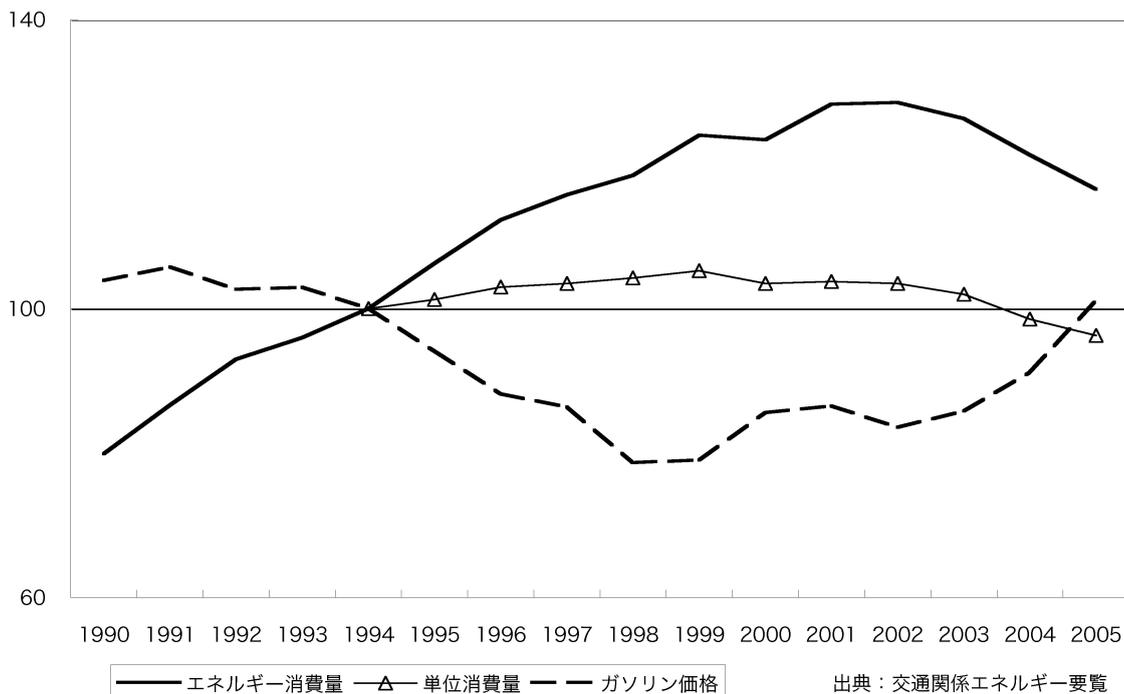
こうした傾向は、自動車税制についての情報開示や議論が十分にされておらず、私たちの認識も不十分であることを示していると思われる。

4. 自動車の社会的費用

本会に参加されている皆さんであれば、自動車が大きな社会的費用を発生させているという基本認識に異論はないと思います。釈迦に説法にならないよう、ここでは主な社会的費用について振り返る程度にしたいと思いますが、たとえば大気汚染（NOx、SOx、SPM・PM、VOC、CO、CO₂=気候変動）、騒音・振動、「事故」の危険性、渋滞、土地の占有、非効率なエネルギー利用、都市部でのヒートアイランド現象やスプロール化、公共交通の衰退、糖尿病など健康問題の拡大……こうした負荷や社会問題に対処するための費用のうち、実際に自動車利用者が支払っているのは極一部に留まっていると指摘されています（※10）。残りは税金で支払われたり、

図2 「マイカー」全体のエネルギー消費・単位消費・ガソリン価格の関係

指数 (1994年度=100)



公害・「事故」については被害者個人に押しつけられているわけです。

一方、私たちはたとえクルマに乗らない選択をしても、大気汚染による喘息などの公害病から逃れることも、交通「事故」の危険性から逃れることもできません。このような矛盾をなくすためには、これまで必要な費用を支払っていない人に相応の負担を求め、いっぽう被害を受けた人には相応の扶助をする、といった仕組みが必要になるでしょう。

ところが、残念ながら日本では自動車問題への理解が広まらず、たとえば喘息被害者は補償どころか医療費すら自腹を切らされている状況です(※11)。これまでの公害対策では汚染者負担の原則に基づく措置が取られてきましたが(※12)、同じ大気汚染であっても自動車公害については汚染者がその負担から免れる状況が今も続いているのです。

5. クルマ単体の性能が改善されても……

前述のような様々な自動車問題のうち、大気汚染（地球温暖化を含む、以下同様）については、自動車を走らせるために使われるガソリン・軽油などの化石燃料に起因しています。

これまで日本の自動車メーカーは、自動車単体の燃費改善を行ってきたと言い、今も「自動車単体燃費改善によるCO₂削減」などを主張しています(※13)。たしかに、燃料を使う量を減らせば大気汚染の原因物質そのものが減りますから、なるほど公害対策にもなるのかもしれませんが、現状は果たしてどうでしょうか。自家用乗用車いわゆる「マイカー」の実走距離あたりのエネルギー消費量(図2の△印)を見ると、2002年まではむしろ増加傾向にありました。自動車関連産業が研究開発による燃費改善をしていたとしても、同時にエアコンなどのオプション装備の販売増加や、エネルギー効率の悪い大型乗用車の拡販などをしてきたため、エネルギー消費量はむしろ増加傾向にあったようです。

また、全体の年間エネルギー消費量の増加率が単体よりも高くなっていますが(図2の実線)、これは走行距離・台数の増加によるものです。自動車単体の燃費が改善されるのは結構なのです

が、クルマが増えてしまえば公害はむしろ増えてしまうのです。ここから、単体の燃費改善よりもまずクルマの台数・走行距離の抑制をする必要があることが分かります。

グラフから、もうひとつ分かることがあります。「マイカー」全体のエネルギー消費量は2003年以降に減少傾向に入りましたが、これとガソリン価格の動き(図2の破線)が逆になっている様子がうかがえます。

ここから、大気汚染公害を抑えるためには、クルマを減らす政策を取らねばならないことと、燃料価格と需要に因果関係がありそうだと考えることができます。

6. ガソリン税等の「価格インセンティブ効果」

ところで、自動車問題を抱えているのは日本だけではありません。日本より早く「モータリゼーション」が進んでいた欧米諸国の都市部でも、クルマが増えれば公害も悪化するという経験をしてきました。その反省を受けて、西欧・北欧諸国では常識的にガソリン課税に取り組みされており、その結果が次ページ図3のように小売価格の差として表れています(逆に、一部産油国などでは政策的に石油価格が安く設定されており、国際的な取引価格を下回っています)。

スウェーデン、ノルウェー、ドイツ、オランダ、イギリス、フランスなどでは、「道路特定財源」ではありませんが)自動車燃料に税金をかけるとともに、公共交通や自転車道への投資を増やしてゆきました。さらに、イギリス・ロンドン市などでは市内中心部に入る「マイカー」に渋滞税を課すといった取り組みもされています(※14)。これらの国々では、なぜクルマの利用に税金をかけているのでしょうか。

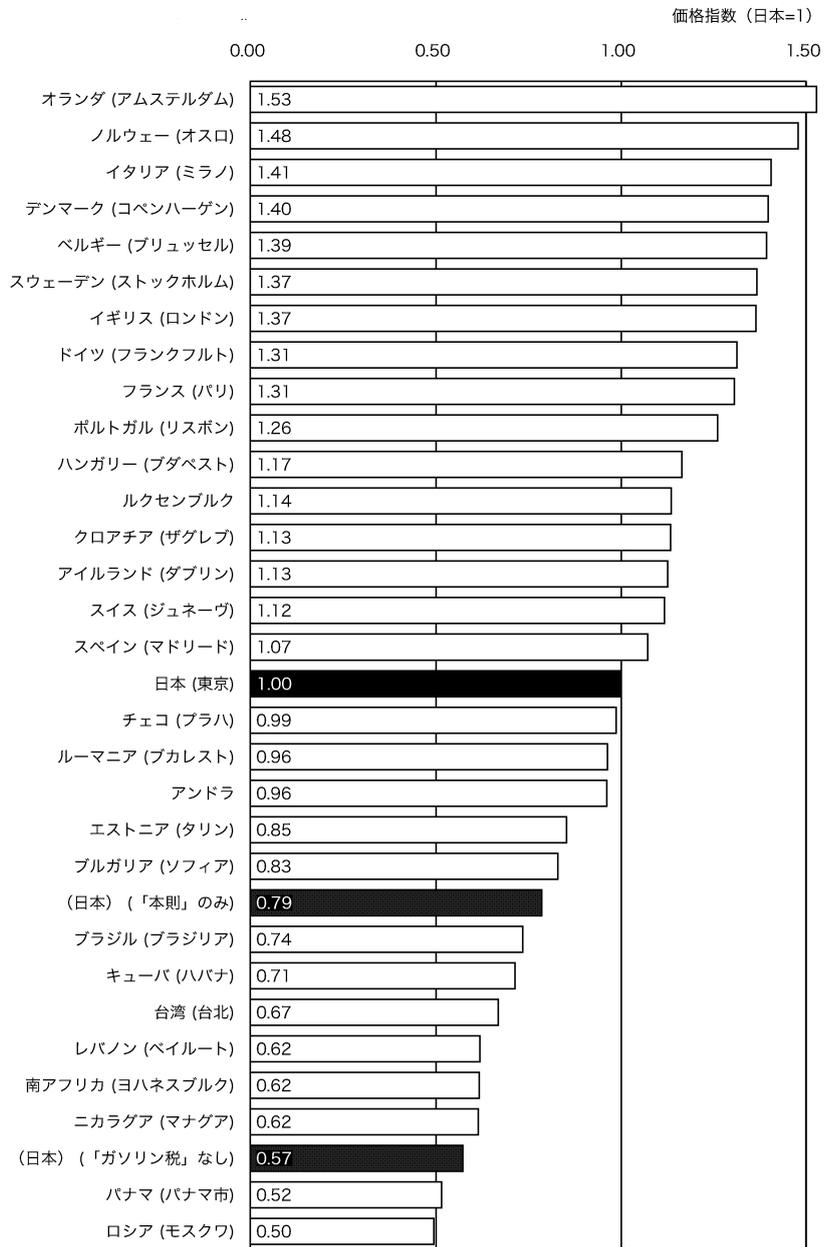
価格が上がれば需要を抑制する、逆に価格が下がれば需要を喚起する、これは経済理論の基本中の基本ですが、この市場原理をうまく使ってクルマから徒歩・自転車・公共交通へと乗り換えさせることを狙って、特に西欧・北欧諸国では自動車燃料に対し比較的高い税金をかけています。これを価格インセンティブ効果(※15)と呼んでいます。その結果として、図3のようなガソリン価格になっているのです。

この価格インセンティブ効果については環境省の審議会でも認めており、特に価格上昇が長期に及ぶと高い効果を発揮することが経験上明らかになっています。「マイカー」対策について見ると、実質ガソリン価格の1%上昇による需要押し下げ効果は、短期（1年）で見ると0.143%程度ですが、長期（7～8年）で見ると0.521%の押し下げ効果があるとされています（※16）。

ちなみに、世界を代表する「クルマ社会」のアメリカ合衆国でも、「道路特定財源」のようなものがあつたんですね。しかし道路をいくら造っても追いつかず、公害ばかりが増えてしまうジレンマに気付いた連邦政府は、自動車燃料にかかる税金の税額は引き下げずに用途を変更し、公共交通の整備などが行われています（※17）。

ところが、日本では世界の趨勢に逆行するように「ガソリン値下げ」論が渦巻き（後段で詳説）、「ロードプライシング」でもなぜか市街地から遠い・または夜間などの高速道路料金を値下げしようという話になってしまいます。たしかに安い道路や時間帯への誘引により公害集中地域に限った抑制効果はあるかもしれませんが、それ以前に値下げ＝需要喚起策だという事にも注意して見る必要があるのです。日本で行われている高速道路値

図3 世界のガソリン価格比較（レギュラーガソリン、2005年3月）



出典：http://money.cnn.com/pf/features/lists/global_gasprices/ より筆者作成

下げ策は、むしろ需要を喚起し、長い目で見れば公害を助長する結果になりかねません。

最近になって、日本でもガソリン税などを環境税にしようという議論が出されるようになりましたが、政府与党は「納税者（＝自動車利用者）の理解を得る必要がある」などと言って躲しています。しかし、欧米諸国では環境汚染に対する課徴金として、または自動車への過度な

依存を政策的に抑制するために課されているのです。もちろん多くの国民の理解が必要になるでしょうが、そのための努力を行っている様子はあまり見られませんし、「納税者」の理解という言い方にも違和感があります。

さらに、日本ではそもそも前提条件のおかしな議論が横行しはじめました...

7. 「本則」って何だろう？

日本では「ガソリン国会」などと呼ばれ騒がれるようになりました。議論が深まるのであれば結構なのですが、実際には「暫定税率」という言葉が一人歩きを始め、「暫定が長く続くのはおかしい」から「本則に戻せ」と言った言葉尻を摘んだような話ばかりが聞こえてくるようになってしまいました。そもそも、この「暫定」「税率」の意味を詳しく考える論考に出合ったこともありません。この事態を不思議に思うのは筆者だけなのか、この問題について正面から向き合う論考を見かけることすらありません。

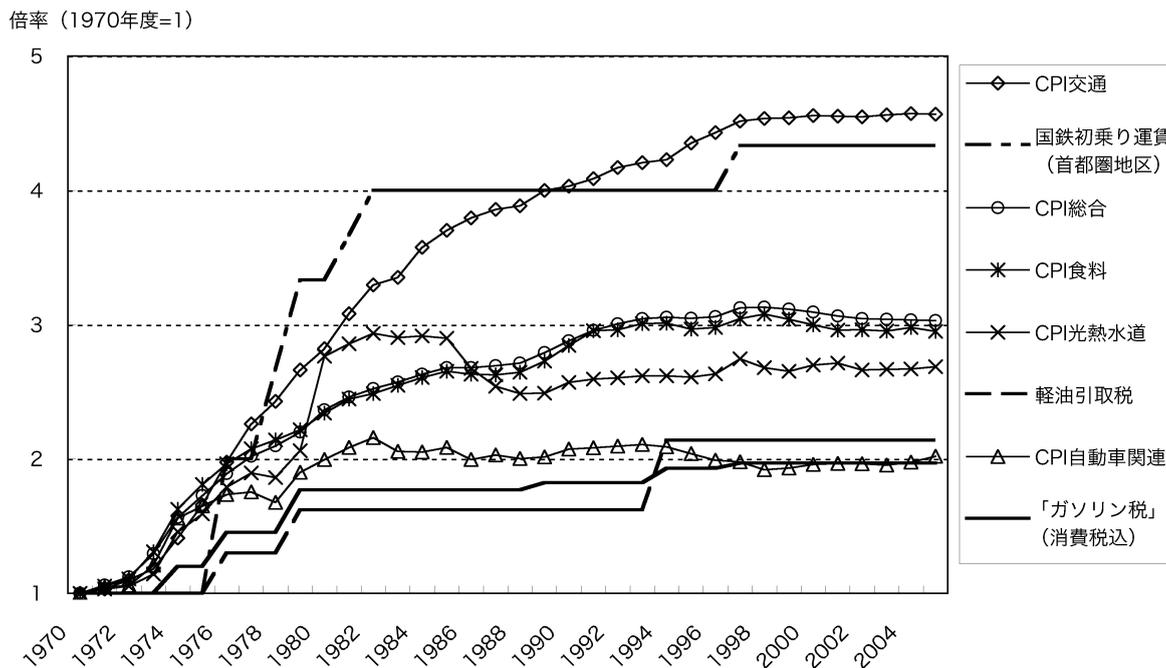
誰も考えてくれないのなら自分で考えてみよ

う、それが「民主主義」だと思うので、筆者なりに考えてみることにしました。すると、どうも世間で言われている事が疑わしく見えてくるようになりました。

まず、ガソリン税や軽油引取税は取引価格の何%という課税ではなく、取引量あたり何円という課税なのです。巷では「税率」と言われますが、よく見てみると税額なのです。だから物価が変わっても税額は変わらぬままなんですね。

ところが、現在「本則」と呼ばれている税額が課されていたのは1964年度から1973年度までなのですが、その頃と今では物価水準が全然違います。この間の物価変動を比較できるように、この「本則」税率が適用されていた1970年度から2005年度までの関連物価の変動をグラフにしてみました(図4)(※18)。グラフを見ていただければ分かるように、現在でもガソリン税・軽油引取税の税額は割安水準であることが分かります。ちなみに、ガソリン・軽油の価格変動は図2でも示しましたが、図4のグラフでは「CPI自動車関連」の水準が程近くなっています。

図4 各種消費者物価指数(CPI)と交通関係金額の変動(1970~2005年度)



出典(CPI):平成17年基準 消費者物価接続指数(総務省統計局)

<http://www.stat.go.jp/data/cpi/longtime/index.htm>

出典(国電初乗り運賃): http://www.ec583.org/~y_square/ticket/sha-ho/Z-ken/JNR-tct.htm

今でも相対的に割安なこの税額を、巷で云う「本則税率」に戻した場合、グラフの一番下、「1」近くの水準まで引き下げられることとなります。参考までに「本則税率」に戻した場合のガソリン価格の国際水準を図3にも示してあるのですが（※19）、現在でも北欧・西欧諸国より割安水準にある日本のガソリン価格は、「本則」に戻した時点でブラジル並みに引き下げられることになりそうです。物価・購買力を考慮すれば、かなりの割安水準だと見ることができます。こうして考えると、「本則」に何の意味があるんだろう？と思いませんか。

ちなみに、ガソリン税（揮発油税）の「本則」税額24.3円／リットルを、この税額が適用されていた1970年度からの消費者物価指数（CPI）で調整すると、2005年度の実質の「本則」税額は73.6円になります。「本則」税額に根拠があるという論調を採るのであれば、これくらいの額に調整してから適用するのが妥当だと言えそうです。

8. 自動車課税の意義を考え直す機会に

このように、自動車燃料への課税には様々な意義が検討されるべきところですが、これまでの日本では、残念ながら本質的な議論が行われてこなかったように思われます。その結果が、昨今よくある「暫定はやめて本則に戻すのが筋だ」などという安直な論調につながってしまっているように感じています。

本稿では「道路特定財源」問題についての検証は割愛しましたが、筆者は一般財源化が望ましいと考えています。しかし、それ以前の問題として、自動車関連課税を今のまま続けるにせよ、環境税として課税するにせよ、自動車の社会的費用という議論を抜きにしては前に進みません。税制には「公平・中立・簡素」という基本原則があると云われますが、環境税はこれとは別に、資本主義経済において発生・放置されている大気汚染などの様々な外部不経済を市場原理に基づいて調整するための制度です（※20）から、自動車の社会的費用やその抑制・解消といった議論をした上でないと、税額・税率議論は成り立ちえないでしょう。

日本よりも前に「モータリゼーション」の弊

害を経験した北欧・西欧諸国では、自動車問題について議論された結果、自動車関連課税は環境税の一種（課徴金）としての意味づけもされるようになり、その税収は一般財源に組み込まれています。

日本の現在の自動車課税は、前述のように、環境税として機能している面があるものの、建前では「道路特定財源」であることにより「受益者負担」の観点から成り立っています。自動車の社会的費用に対する認識が希薄のままでは、一般財源化などによりその意義が失われた場合、課税根拠そのものが問われる事態になりかねないと危惧されます。

日本で自動車問題への理解が浸透しない原因のひとつに、これが『不都合な真実』（※21）になってしまっているようにも感じています。今でこそ、地球温暖化の問題もあって何となく「マイカー」は環境によくはないという印象が広まってきたように思いますが、残念ながら日本ではそうした認識ですら未だ共通認識になりえていないように感じられます。

自動車の社会的費用という問題に、周りの人より少し早く気づくことのできた私たちが、この機会を活かして自動車の社会的費用という問題について啓発してゆくことが重要ではないか。そのためには社会の風潮に流されることなく、自ら現状認識と分析をきっちり行ってゆく必要があるのではないか。そう思いを強くするところです。（神奈川県川崎市在住）

*

本稿に対するご意見・ご感想や筆者宛のご連絡事項などありましたら、ホームページ <http://slt.jp/query> よりお寄せください。

※1 <http://www.dpj.or.jp/news/files/071226zeiseitaiko.pdf>

※2 2004年度（平成16年度）の温室効果ガス排出量について、環境省。→http://www.env.go.jp/council/06earth/y060-35/mat01_1-1.pdf

※3 本文でも解説するように「道路特定財源」は極めて硬直化していますが、その理由に政治的な問題が指摘されることは少なくありません。たとえば政

府税調会長などを務めた石弘光氏は、著書『環境税とは何か』(ISBN 4-00-430600-0)の第3章「環境政策と経済的手段」および第4章「環境税のデザイン」などで、道路特定財源の見直しは「政治的に困難」だと度々指摘されています。

※4 石弘光『環境税とは何か』p.127、岩波新書600、1999年、ISBN 4-00-430600-0。

※5 http://www.mlit.go.jp/jidosha/green/green_.html

※6 <http://www.env.go.jp/guide/budget/h18/h18-gaisan2.html>

※7 可住面積を考慮した場合。また日本の値に農林道(農水省管轄)は含まれていません。

※8 柴田徳衛・中西啓之・編『クルマと道路の経済学』(ISBN 4-272-14039-6)、上岡直見『市民のための道路学』(ISBN 4-8461-0409-5)などで検証されています。

※9 <http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200110/10.html>

※10 様々な社会的費用の一部については上岡直見『自動車にいくらかかっているか』(ISBN 4-906640-52-4)、児山真也・岸本充生『日本における自動車交通の外部費用の概算』(運輸政策研究 2001 Summer)などで具体的に検討されていますが、最近ではいわゆる「メタボ」の増加なども指摘されるようになり、問題はますます拡大しています。

※11 かつては「公害健康被害補償法」(公健法、公害健康被害の補償等に関する法律)による扶助も一部で行われていましたが、1988年以降は新規救済が打ち切られました。近年になり、川崎市や東京都などで喘息被害者の医療費扶助が始まりましたが、これも地域限定である、一部自己負担がある(川崎市の場合)、汚染者負担の原則から見た問題(税金が投入されている)、そもそも健康被害に対する賠償がない、といった問題は今なお解決の目処すら立っていません。

※12 公害健康被害の補償等に関する法律 第4章「費用」

※13 『自動車産業の地球温暖化対策～自工会の取り組みの現状と今後～』、日本自動車工業会 環境統括部。→<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200208/05.html>

※14 ロンドンの渋滞税(課徴金)の解説はこちら：<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/>(英語)。なお、NHKクローズアップ現代 2008年1月29日放送「ヨーロッパからの“新しい風”(2)“低炭素都市”への挑戦」(<http://>

www.nhk.or.jp/gendai/kiroku2008/0801-5.html#tue)によると、渋滞税の導入で20%近い二酸化炭素を削減でき、渋滞そのものも減らすことができた指摘されています。

※15 インセンティブ = incentive。動機付け、誘引、といった意味です。

※16 『温暖化対策税制とこれに関連する施策に関する論点についての取りまとめ』、環境省中央環境審議会、平成16年、p.10。→<http://www.env.go.jp/policy/report/h17-03/01.pdf>

※17 西村弘『クルマ社会アメリカの模索』、白桃書房、1998年、ISBN 4-561-71120-1。

※18 物価の変動を見るときによく使われる指標に、『消費者物価指数』があります。これは、特定の年(度)の物価水準を100とし、そこから見た相対的な物価水準を表す数値で公開されています。総合指数のほか、食料品、交通、家賃など、部門別の値も見ることができます(一部の値は1970年以降)。詳しくは総務省統計局のホームページ(<http://www.stat.go.jp/data/cpi/>)をご覧ください。

※19 図3では2005年3月時点の値を使っていますが、その後には北欧諸国などではガソリン課税が引き上げられています。原油は国際的に取引される商品なので日本でよく問題視される「原油高」という状況は欧州でも変わりありません。ガソリン課税は多くの国で従量税が採用されているので、原油の市場価格が上がっても、改定されない限り税額に変わりはなく、つまり本体価格が上がると消費者価格に占める税金の割合が相対的に下がってゆきます。

※20 石弘光『税制ウォッチング』第7章「税制のグリーン化」、中公新書1591、2001年、ISBN 4-12-101591-6。

※21 アル・ゴア氏の映画の邦題ですが、各論はともかく、原題の“An Inconvenient Truth”とその意味が、まさに日本の自動車にまつわる諸問題に共通しているように思われます。映画では、米国の政治家が地球温暖化(気候変動)の問題に取り組んでも利点より政治的な不都合が大きいことを、この題で表現されていました。これと同様に、日本では自動車産業が政治的・経済的に力を持ちすぎてしまったがために、自動車の諸問題がタブー視されているように感じているところです。

路面電車を取り巻く現状（宇都宮、岐阜の事例から）

今、人と環境にやさしい交通手段として、路面電車・LRTが見直されはじめています。日本初の全くの新線としてのLRT計画が提起されている宇都宮市、そして人口40万都市である岐阜市で廃止されてしまった名鉄岐阜市内線廃止問題についてご報告します。

1. 宇都宮市のLRT計画について

宇都宮市では、栃木県と宇都宮市が歩調を合わせ、既存の路線のない、まったくの新路線のLRTが計画されています。宇都宮市では、1997年「新交通システム検討委員会」が設置され、「新交通システム導入基本方針」が策定されます。2005年からは、「新交通システム導入基本計画策定調査」が行われ、導入についての調査や協議が行われています。

宇都宮市と栃木県は、県央地域の東西を貫く新たな基軸として、LRTを導入することが望ましいと考えています。

公共交通ネットワークは、環境、医療、福祉、教育等、昨今、市民・県民の関心が高い行政施策を支える根幹的な社会基盤であり、さらに観光や地域振興の観点からも、その充実・強化に取り組まなければならない喫緊の課題であるとしています。

県と市が、いずれもLRT推進の立場にあり、宇都宮のLRT計画は順調に進むものと思われていました。

こうした中、地元シェアトップ（約70%）であるバス事業者の関東自動車はLRT計画に反対の意思を表し、事業にも参加しない旨の報道がありました。

関東自動車は、LRT計画について、次のような見解を出しています。

- ① LRT導入には反対する。
- ② LRT事業者／出資者には当社はなり得ない。
当社は軌道系であるLRTの運営ノウハウを持っていない。

③ LRT導入の場合

- ・フィーダー部分は大幅赤字となるため存続不可、赤字補填の補助金程度では存続不可。
- ・フィーダー部分だけでなく、路線バスから全面的に撤退せざるを得ない。

関東自動車の反対は、「当社は軌道系であるLRTの運営ノウハウを持っていない」という主張に加え、バスの基幹ルートの乗客を奪われることで他のフィーダー路線も「赤字補填の補助金程度では存続不可」と主張しています。

LRT計画部分のうち、東武宇都宮駅からJR宇都宮駅にかけての区間は、宇都宮一の繁華街であり、バスとしても収益の上がる区間となっています。その区間の利用客をLRTに奪われては、関東自動車としては経営が成り立たないという事情があります。

本来、LRTは、望ましい地域の交通体系実現のためにつくられるものであり、少ない利用客をバスとLRTで奪い合うことを目的としたものではありません。

ヨーロッパと異なり、それぞれの民営事業者がバスや鉄道を運営する日本において、バスと新設されるLRTとの調整を行うことは容易なことではありません。LRTに利用客を奪われ経営危機が想定される関東自動車も加わることができそうなプロジェクトの構築が求められます。LRTを建設するためには、関係者も含めた幅広い市民の合意が欠かせませんが、宇都宮では、この合意形成にいましばらく時間がかかるものと思われます。

2. 名鉄岐阜市内線、揖斐線、美濃町線廃止について

経過

2002年11月 名鉄「撤退」表明

2003年02月 岐阜市内線等沿線市町対策協議会
発足

2003年10月 交通社会実験

軌道敷地内通行禁止を行い、電車の定時運行

率が向上したものの乗客数に変化なし
2004年07月 岐阜市長 存続「断念」宣言
2005年03月31日 名鉄岐阜市内線 廃止

岐阜市周辺には、名鉄岐阜市内線、揖斐線、美濃町線という路面電車がりました（揖斐線は、法規上は一般鉄道）。名鉄岐阜市内線は、路面電車敷地内の自動車通行が許可されているなど、厳しい条件の中で、岐阜と関市、本巣市、大野町などの周辺市町をつなぐ役割を果たす都市近郊の路線でした。

2002年11月、名鉄が岐阜市内線を廃止する意向であることが発表されます。名鉄は大手私鉄（東京でいうなら京王、西武のような私鉄）であり、鉄道路線の廃止はありえないと考えられていました。そのため、この廃止表明は沿線住民に衝撃を与えました。

沿線自治体は、岐阜市内線等沿線市町対策協議会を発足させます。市民団体では、「ぎふの路面電車をみんなで考えるプロジェクト」が発足し運動を開始します。路線存続を求める13万名筆の署名が対策協議会に提出されます。

2003年10月に行われた交通社会実験では、路面電車の敷地内から自動車を排除しましたが、路面電車の乗客増にはつながりませんでした。

岐阜市内線の存続についての調査では、「路面電車を維持すべきか」の問いに対して「強く思う」「ややそう思う」あわせて49%（2002年11月岐阜市調査）でした。過半数を超える「路面電車存続」の世論を形成することができませんでした。

こうした背景から、2004年7月、沿線最大の都市である岐阜市長が、「市民の理解が拡がらないこと、財政難であること」を理由に、名鉄岐阜市内線の存続を断念します。

なぜ、名鉄岐阜市内線は存続できなかったのでしょうか。

「市民の理解が拡がらなかった」と言われますが、その背景には、高い自動車保有率（1世帯当たり1.67台（岐阜県））があること、中心市街地の衰退と郊外的大型ロードサイドショップの隆盛、自動車の障害となる冬の積雪がほとんどな

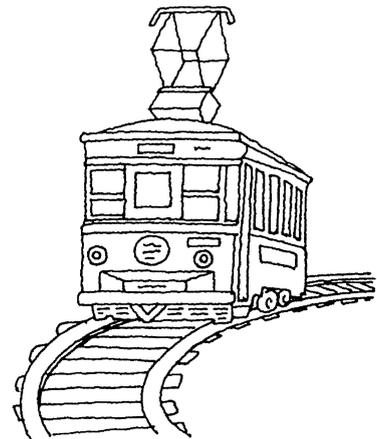
いこと、などがあると考えられます。名鉄岐阜市内線では、線路の他は2車線（片側1車線）しかない部分が大部分でした。「路面電車が自動車の邪魔」といった見方をされていました。

岐阜のような「自動車優先」のまちが拡がった中で、路面電車の存続を世論とすることが困難であることがわかります。

廃止後、代替バスでは朝のラッシュ時間帯に、揖斐線ルートで17分程度、美濃町線ルートで30分程度の遅れが発生しています（2005年4月 名鉄岐阜市内線等沿線市町対策協議会 調べ）。特に美濃町線ルートにあたる国道156号線の渋滞が悪化し、電車の復活を求める声も上がっています。

私たち「脱クルマ」を目指す運動では、こうした岐阜市のような公共交通に厳しい社会環境の中で、公共交通の重要性や、路面電車の存続の意義を訴えかけ説得する力量を持ちたいものです。

路面電車は、ブームでどうにかできるものではありません。公共交通の意義や役割を日頃から訴えていくことも心がけていきたいと思えます。（東京都中野区在住）



貧困という問題をめぐって

■はじめに

タクシー運転者の深刻な生活苦が続いている(本誌38、41号も参照)。バブル崩壊以降、タクシーの利用(市場)が縮小してきたところをもって、事業者間の競争促進を目的に掲げた規制緩和政策が実施された結果、新規参入や増車が相次ぎ、タクシーの著しい供給過剰状態が発生した。当然、1台当りの売上は減少する。「5千円以上部分は5割引」に象徴される大胆な運賃設定も、1台当りの売上減に拍車をかけた。結果、タクシー運転者の賃金は低下することとなった。厚生労働省の統計から作成した二枚の図をみてもらいたい。

図1はタクシー運転者と全産業労働者(いずれも男性。以下、同様)の収入格差が年々いかに拡大してきたかをみたものだ。最新の値では、タクシーがわずかながらに改善されたものの、両者の差は200万円を超えている。

もっとも、これは全体を比較したものである。

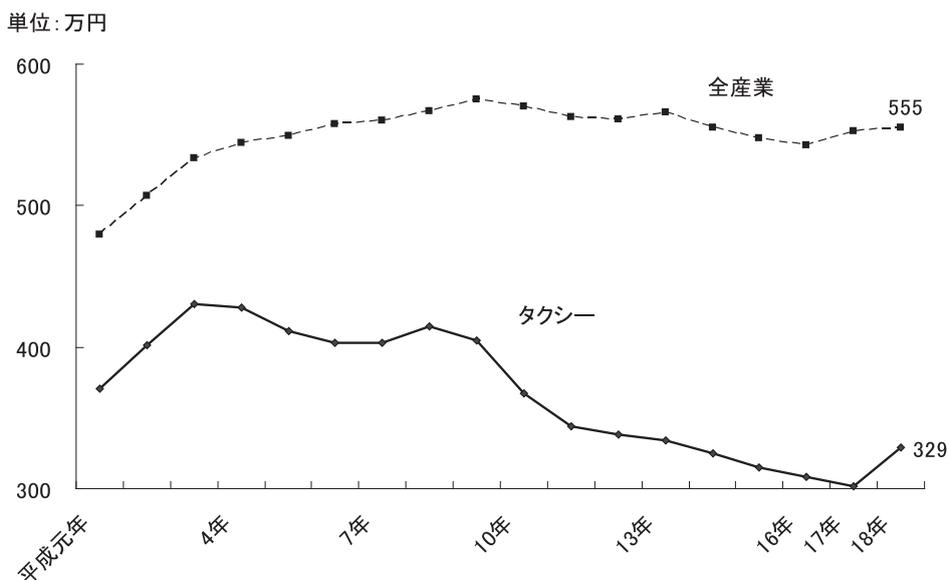
年齢をそろえて比較すると、問題はより一層深刻だ。すなわち図2のとおり、年齢に応じて賃金の増加(いわゆる年功制賃金)がみられる全産業労働者に対して、歩合制が多く採用されているタクシーでは、30歳代ではやくもピークをむかえ、その後は横ばいである。結果、両者の差(棒グラフ)は最大で350万円にも達する(50歳代前半)。

しかもこれは全国の平均値である。例えば、筆者が暮らす北海道では、タクシーの年間賃金収入はすでに300万円を割っている。タクシー業界に関しては、ワーキング・プアは非正規雇用に限った問題ではない。

■格差か、貧困か¹

ところで、ワーキング・プアは、直訳すれば働く貧困層である。仕事に就いていない(無職である)がゆえに貧困であるというのであればまだ理解ができるが、働いているがにして貧困という状態に貶められていることへのある種

図1 タクシー及び全産業労働者の年間賃金収入の推移



出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年版より作成。

の驚きや批判を含んだ言葉といえよう。連日の報道にも示されているように、この物騒な言葉も、すっかり社会に定着した感がある。格差から貧困という問題へ議論は移りつつあるように思われる。よく言われるように、「格差があって何が悪い」「格差は経済成長に不可欠」と開き直れる政治家も、貧困があって云々とは言えまい。貧困は、私たちの社会にあってはならない生活状態であり、克服すべき課題である。

なお、ここでいう貧困とは、例えば発展途上国の飢餓など特殊な状況を指すものではない。わが国が加盟先進国の中でも貧困率の高い国であることを指摘したOECD調査の定義と同様に、相対的な意味合いとして使っている（但し、絶対的貧困が解決されたというわけではない）。その社会において、ひろく一般的にみられる生活様式から排除された状態とでもいえるだろうか。

■どこからが貧困なのか

もっとも、それでは、貧困という、社会にあってはならない状態はどこからなのか。その境界線を引く作業は、仮に貧困を、所得水準の「位置」という限定した意味合いで用いたとしても、容易ではない。例えば上でみた年収300万円とい

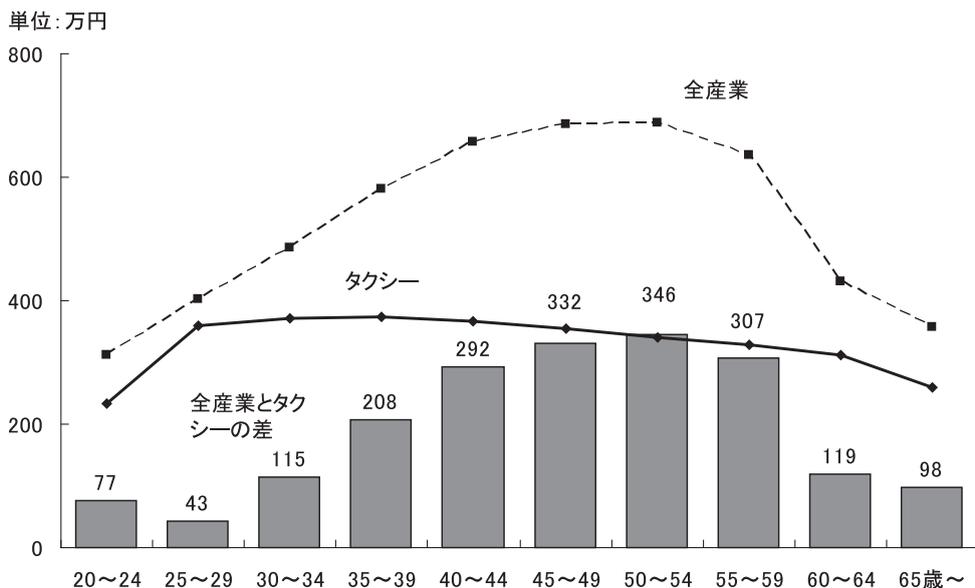
う水準はどうだろうか。単身であればなんとかやっつけていけるかもしれないが、子どもを抱えていれば生活は困難を極めるだろう。貧困ラインは世帯構造によっても異なってくる。

また、生きていく上でギリギリの最低限必要な生活費に限定するのか（食べて寝るだけの生活）、それとも、当該社会において文化的な生活を享受できる範囲までひろげるのか、また、その場合はどこまでをその範囲内に含むのかなど、一致点を見つけるのは、容易ではない（例えば、生活保護受給世帯にクーラーや自動車の保有を認めるのかどうかといった、時々問題になる事態を想起されたい）。いずれにせよ、生活困窮者の実態に目をむけ耳を傾けるといった作業から私達は始める必要がある。

■命の沙汰も金次第

貧困という問題は、生活に必要な物資が十分に得られないという次元にとどまるものではない。命や健康という領域にも関わってくる。職業運転者にいわゆる過労死が多いことは周知のとおりだが、健康保険組合の資料を使ってタクシー運転者の死亡率（千人当たり死亡率）を一般企業のそれと比較したところ、4倍もの差がみ

図2 年齢別にみたタクシー及び全産業労働者の年間賃金収入



出所: 図1に同じ。但し、平成18年調査より作成。

られたという報告もあるⁱⁱ。運転作業という仕事の特殊性や勤務時間制の特殊性が背景にあるのは言うまでもないが、最近気になるのは、医療機関などの調査結果ⁱⁱⁱにも共通することだが、「お金がなくて病院にかかれない」という、所得水準の低さが本人の受診行動（受診抑制）に反映しているような事態を見聞きすることだ。まさに命の沙汰も金次第である。

■貧困という問題の再生産

たしかに、子どもが生まれるなどライフ・ステージによって一時的に貧困に陥ることは、少なからぬひとたちが経験することかもしれない。だが、先にみたように（図2）、年齢に応じて、言い換えると、必要生計費の増大に応じて賃金が上昇するという動きがみられないタクシー運転者の場合、貧困の固定化や貧困の再生産という事態に直面する危険性が高い。

例えば、教育費の私的負担が大きいわが国で、親の所得水準の低さが子弟に及ぼす影響を想起されたい。労働者調査（アンケート）を実施すると、相対的に若い運転者の自由回答欄に書かれているのは、年収200万円台で子どもの教育費の負担をするのがいかに困難であるかという内容だ。「機会の平等が達成されれば問題はない」というそれ自体はもっともな主張は、その実現が容易ではないこうした現状を軽視している。

■消費者（利用者）も意見の積極的な表明を

周知のとおり、タクシー業界では、運賃改定の申請が全国で相次ぎ、条件を満たした地域から順に値上げが実施されている。「規制緩和は消費者メリットを向上させた」「規制緩和は時代の趨勢であり、もはや止めることはできない」と主張してきた政府サイドや「改革」推進論者も、事態をさすがに放置できなくなっている。

しかしながら、利用者にしてみれば、今回の運賃改定は分かりづらいことである。そもそも台数がこんなに増えなければ経営や運転者の生活は窮地に追い詰められることはなく、値上げも不要だったのでは？利用者からそう言われることがある、という声を運転者から聞くことが少なくない。問題が、業界（とりわけ運転者）と

利用者との間の対立にすりかえられることを懸念する。

いま、「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」が国土交通省のもとに設置され、問題の解決にむけた議論が開始されている^{iv}。「公道」という場所で事業が営まれている以上、ことは労使自治だけに任せられる問題ではない。どんなタクシー事業・サービスを望むのか、利用者サイドからも声をあげる必要がある。（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）

追記

情報の発信や共有がますます求められている。筆者も、限られた分野のものになるが、以下に公開を予定している。自由に利用されたい。

<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/data.html>

i 以下は、業界紙である『東京交通新聞』の「交通論壇」への投稿記事をベースにしたものである。

ii 上畑鉄之丞「過労死をめぐる諸課題」『労働の科学』59巻6号、労働科学研究所、2004年。

iii 例えば、日本医療政策研究機構の調査結果を参照。
<http://www.healthpolicy-institute.org/ja/>

iv 議事概要は国土交通省のホームページで閲覧できる。第1回目分は次のとおり。<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/taxijigyou/01/080208.html>

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）
- ・48号 — 規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・49号 — 規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- ・50号 — ツアーバスの安全を考える

会報上での意見交換および活動報告等がこの会を支えていく要因の一つだと思いますので、会報50号に接しての思いなど、今号も発信いたします。

1. 2007年11月12日、本会からの国土交通省への「道路整備の中期計画についての意見書」を読みました。繰り返しません具体的な目標課題に賛成です。また、本文内で“交通弱者”の定義を興味深く読みました。18歳未満の人、高齢者に混じって、“主義・思想からクルマを持たない人”とありました。クルマの運転が怖いから私は運転しないのですが、それ以前に“主義・思想から持たない人”に私は入ると思いました。

2. 「エコ通勤制度を求める陳情書を山口県に提出」の山口県の世話人さんの行動に敬意を表します。市議会議員、県議会議員の人たちと組んでの行動は単独よりも効果的だと思います。各地域でこういう取り組みがたくさんできていくようにお互いがんばりたいと思いました。

3. 後援会「自転車はどこを通ればいいのか？」の参加報告を読みました。詳しい報告が小平市の「自転車スイスイ運動」の渡辺進さんから届けられていて読んでいたところでした。講師の「NPO法人・自転車活用推進研究会理事長」の小林成基さんの活動は大変感動的です。はじめの部分で、自転車研究会を創設したら集まってきたのは自転車の専門家ではなく環境問題の専門家ばかりとのこと。成る程と納得しました。小林さんはさらに、「自転車が地球を救う！」と。本当にその通りではないでしょうか。小林さんの講話は、石油問題、環境問題、健康のこと、行政との関わりと、広範囲に渡り、分かり易く、うなづける報告文で、楽しく、心を打たれながら読みました。

私の住む茨城県では2007年11月16日(金)、「ノ

ーマイカーデーいばらき～マイカー利用を控える日～」が実施されました。目的は、本会と同じく、「公共交通の維持確保の重要性の認識と、過度のマイカー利用がもたらす交通渋滞・事故の発生・CO₂排出量の増加の認識」をするとあります。このほど、県企画課交通対策室より結果の公表がありました。以下記します。

1 参加登録団体数

県、44市町村、民間事業所194事業所、各種団体44団体、合計283団体

2 実施結果（ノーマイカーデーいばらぎ実施結果）（単位：人）

	対象者計	マイカー通勤者 (バイク含む)	ノーマイカー 通勤者計
実施日 ①	55,626	27,920 (50%)	27,706 (50%)
通常 ②	同上	44,696 (80%)	10,930 (20%)
差引 ①-②		△16,776	16,776

・対象者約5.6万人のうち、約2.8万人（対象者の50%）がノーマイカー通勤を実施。
・マイカー通勤者約4.5万人のうち、約1.7万人が他の交通手段に転換（転換率38%）。

3 CO₂排出の削減

マイカー自粛距離	503,280km	想定通勤距離15 (km) ×2 (往復) ×16,776 (人)
ガソリン節減量	50,328 ^ℓ	マイカー自粛距離503,280 (km) ／燃費10 (km/ ^ℓ)
CO ₂ 削減量	115,754kg	ガソリン節減量50,328 ^ℓ ×排出係数2.3

・通常マイカー利用者約1.7万人が他の手段に転換したことにより、ガソリン約5万^ℓが節約され、CO₂排出が約115トン抑制されたと推計されます。

4 来年度以降の取組

ノーマイカーデーの複数開催を検討するとともに、ノーマイカーデーを実施しなくても自主的に公共交通を利用していただけるよう交通環境の改善に努めてまいります。

地域連絡係として、実施者の県交通課に、ノーマイカーデーの実施日が増えることを願うなど、電話でアピールしました。これからも見守っていききたいと思います。

追記 会報50号すべてに渡って触れることができずお許しください。（茨城県龍ヶ崎市在住）

最初に統計数字を列挙する（この中の一つの統計は平成17年以降は未公表）。

●平成16年建設業労働災害防止協会の統計／建設業関係の事故死者数594人（うち建設資材等運搬による事故死73人） ●平成16年安全衛生情報センターの統計／状態別事故死における「道路上の交通事故」死者数444人（全産業1620人） ●平成16年厚生労働省労働基準局死亡労働災害統計／陸上貨物運送業務での事故死243人、交通運輸業務（タクシーなど）での事故死36人、上の2つの合計279人 ●平成16年交通事故統計／死者合計7358人、うち20歳～64歳3670人

さて、交通事故死者のうち20歳～64歳が3670人となっているが、安全衛生情報センターの統計では「道路上の交通事故」死者数は444人となっており、労災の中では一番多い。また、厚生労働省労働基準局死亡労働災害統計では交通運輸業務と陸上貨物運送業務の従事者の死者の合計は279人であり、444人マイナス279人の165人がそれ以外の業務による事故死者ということになるが、実際にははるかに多くが「仕事の上での運転」により犠牲になっているのではないかと推察される。

一応20歳～64歳を労働年齢として、3670人の労働年齢の交通死者数から「道路上の交通事故」による労働災害死者数の444人をマイナスすれば3226人となるが、この数字がすべて「仕事に無関係」の私的な自動車運転や同乗、歩行、自転車利用による事故死とは考えにくい。むしろ仕事の上での同乗や歩行、自転車乗車、また、20歳以下や65歳以上でも仕事の上で事故死することもありうるから、仕事の上での交通死はもっと多くなるはずである。

したがって、「道路上の交通事故」による労働災害死者数が444人だけということは考えにくいのであり、交通事故による死傷が「労働災害」として認定されていないケースがかなり多いのではないかと推察される。ただし、「過失」「違反」による事故の場合は労災に認定されにくいと推察されるが、過労やストレスによる過失、違反も多いと思われる。

それ以前に、タクシー運転手や運送業従事者、

建設資材運搬従事者などはともかく、それ以外の商用などの「営業」、その他のクルマ利用の業務については「危険業務」としての認識が労使ともに欠如していると言える。

というのも、最近、私の知人の女性が、運転免許は所持しているものの運転は苦手で長年ベーパードライバーであったのに、再就職の職場でいきなり「営業」を命じられ、毎日かなりの距離の真冬の凍結道路を深夜近くまで運転しなければならなくなったことを聞かされて、「そんな無茶な！」と思ったからである。

クルマはごく日常的に頻繁にプライベート的にも使用されるから、日常私的に使用される道具を仕事の上で使用しても危険であるとは考えにくくなっている。だが、数ある危険業務の中で自動車運転ほど自分ばかりだけでなく無関係の他人まで危険にさらす業務はないのだから、危険度のランクはかなり上位になるのではないかと推察される。

もし、「仕事の上での運転」について「危険業務」としての認識が高まり、そのための手当ても「危険業務手当て」として大幅に増額され、また、万一事故が発生した場合、職場や上司の責任も厳しく問われるようになれば、それだけでも安易な運転業務命令は減少し、かつ事故による死傷も減少するのではないかと推察される。

（山形県山形市在住）

※私がクルマ社会の問題に焦点を当てて出版した『車社会主義 大国ニッポン通信』は7年前のもですが、地球温暖化問題などにも触れていますので、日本国民の誰しもうも地球温暖化を日常口にするようになった現在にも叶った内容です。ただし既に絶版ですので、ご一読ご希望の方には送料込み1000円でお送りしますので、下記あてご連絡ください。

・メール tsu-koba@ma.catvvy.ne.jp

・電話 023-623-1372 小林和彦

クルマ社会を問い直す会 2008 年度総会案内

来年度の総会を2008年5月24日（土）に開催いたします。

また同時開催の講演会では、深刻さを増す高齢化したドライバーの問題を一緒に考えたいと思います。多くの会員の皆様の参加をお願いいたします。

また総会の場で、地域での活動の報告をして下さる方を募っています。総会出欠ハガキにてお申し込み下さい。
(世話人 事務局担当 清水真哉)

日時： 2008年5月24日（土）12:30～
場所： 東京都世田谷区立玉川区民会館
第六集会室
東急大井町線等々力駅徒歩1分

参加費： 無料（懇親会は実費）

内容：

- 12：30～15：00 総会
- 15：30～17：30 講演会
 国土館大学・所正文教授
 「高齢ドライバー・激増時代」
- 18：00～19：50 懇親会



書籍紹介 『高齢ドライバー』

毎日新聞で連載されていた高齢ドライバーの記事が岩波ブックレットとして出版されました。体裁内容とも読み易く大変参考になります。ご一読下さい。

(世話人 清水真哉)



毎日新聞生活報道センター著
『高齢ドライバー 加害者にならない・しないために』

- 体裁 A5判・並製・72頁
- 定価 504円（本体 480円 + 税5%）
- 執筆者 磯崎由美（いそぎき・ゆみ）
板垣博之（いたがき・ひろゆき）

■目次

はじめに

- 1 高齢ドライバーが加害者に
 運転に支えられる暮らし／十年間で倍増した高齢ドライバー事故／事故の特徴／衰えていく身体機能／クルマ環境の変化／高齢ドライバーの意識は
- 2 認知症と運転
 続発する逆走事故／増えていく認知症ドライバー／消極的な警察／孤立する家族たち／医師の助言も聞かず／新たな対策と課題／若年認知症
- 3 事故を防ぐために
 自分の運転をチェックしよう／「そろそろ危ない」と思ったら／地域にできること
- 4 安全なまちを目指して
 道路環境の改善／マイカーに代わる地域の「足」を／「脱クルマ社会」へ

付録

改正道路交通法の主なポイント／困ったときの相談先一覧
おわりに

代表より 古川量巳

厚生労働省の「国民健康・栄養調査」によると、40～74歳のメタボリック症候群の該当者は940万人、予備軍にいる人が1040万人にのぼるといふ。2000万人近い数字は驚きを通り越して嘆かわしい。

メタボリック症候群とは新陳代謝が正常に機能しないことによって身体の変調を来すことだから、肥満症、高血圧症、糖尿病、高脂血症など「死の四重奏」と呼ばれる慢性病につながる。

人間は直立歩行、二本足で歩く能力を獲得してから進化して来た。その人間から歩く機会を奪い続けて来たのが「クルマ社会」である。病人が増えるのは当然の帰結である。

政府も自治体も医療費負担を嘆く暇があったら「マイカーを止めて歩きましょう」と国民に呼び掛ければよいと思うのだが、その気配はない。

経団連とチームを組んで、国鉄の民営化、地方鉄道やバス路線の廃線、道路特定財源など「クルマ社会へまっしぐら」路線をひた走って来た自民党型政治だから「福祉を維持するために消費税率のアップを」とは企んでも「マイカーを止めて歩きましょう」とは言い出せない。

だとすれば、われわれ国民の前にある選択肢はただ一つ、健康、安全、国民の生命を最優先する政府、非自民党型政府の実現を目指すしかない。

事務局より 清水真哉・後藤 昇

●福岡三児死亡事故の地裁判決で危険運転致死傷罪が適用されなかったことで、あらためて「危険運転致死傷罪」という法律が問われています。私は以前にこの欄で、この法にある「正常な運転が困難な状態」という適用条件を削除すべきと指摘しました。さらに必要なことは、危険運転致死傷罪以前に「危険運転罪」という法律を設けることです。事故を起こした起きているのに関わらず、飲酒運転やスピード違反、信号無視などを犯した者はこの罪に問われ、故意犯として取り扱うのです。高速で走行する自動車の潜在的危険を考慮すると、こうした行為は路上で刀剣を振り回すのと類似の行為として捉えられるべきです。危険運転致死傷罪はその延長線上において初めて論理的に位置づけられます。

福岡の事件では犯人は事故を起こした後、被害者の救護に当たることなく現場から逃走しました。轍き逃げという行為についても、道路交通法という枠の中に収めようとする現行法の考え方には根本的な問題があります。自動車事故に限定することなく過失致死傷、業務上過失致死傷に関して、自らの過失で負傷させた人に適切な医療処置を受けさせることなく、その人の元を立ち去る行為を罰する規定を新たに設けるべきです。罰則は、傷害致死に準ずるものとして、20年以下の懲役くらいが適当かと思えます。

現代の科学・産業がもたらした、人間が暮らす生活空間に自動車という重量物が走行するという未曾有の現実について、法律家たちはその文明的な意味を本質的に捉えようとせぬまま今まで来てしまいました。国民の問題意識が高まった今こそ、危険運転致死傷罪や自動車運転過失致死傷罪のような場当たりの立法をするのでなく、自動車とそれにまつわる法を根本的に考え直す好機です。遅滞のない対応を望みます。

(清水真哉)

●少し前の話ですが、年末の帰省の途中で日経新聞の記事に目が止まり、駅の売店で12月30日朝刊を買い求めました。「自賠責保険2-3割下げ」。自賠責保険の保険料が2-3割下がるそうです。

交通事故死者数の減少などで保険金の支払いが想定より少なかったのが要因の一つになったとの事です。ガソリン価格値上げに苦しむ運送業者は助かるだろうという記事になっています。交通事故死者が減るとこんなところにも影響が出るんだな、まずは良いことだと思えました。

しかし、日が立つに連れて段々と単純にも喜んでいられないのではないか、と思うようになりました。交通事故死者が減っている原因のひとつに医療の進歩によりこれまで亡くなっていた人が生存するようになったということがあります。これは一応良いことですが、裏から見れば重傷者が増えていることであり、後遺症等で肉体的経済的に苦しい生活を余儀なくされている人が増えているということではないでしょうか。

とすると、この人たちの自賠責保険からの手当て配慮は十分なのでしょうか。また、交通事故死者は減ったとしても事故負傷者は100万にも上っています。この中にはやはり重傷者もかなりの割合で含まれていると思われまふ。この人たちに対する手当ては十分なのでしょうか。

どうもそうではないような気がします。とすると自賠責保険の保険料を値下げできる状況ではないと思われまふ。残念ながら、自賠責保険から重傷者がどのような手当て配慮を受けているかは私自身よくわからない状況です。こういう問題にもアンテナを広げなければ、と思うようになりました。(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「07済」「08済」と記載しています。それぞれ、2007年度、2008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。

2007年4月1日から2008年2月27日までの会費・寄付納入者・団体は150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、2008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（別紙名簿）までご連絡ください。

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）の道やまちな風景、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。

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れます。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。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』一定価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～50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—これらもご利用ください。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、申し込みは事務局・後藤（会報48号送付時に同封した名簿参照）まで。

編集後記 ●今号では私が面識のある方に原稿を要請したところ皆さん快く応じてくださいました。面識のない方、地方の方でもおそらくお願いすれば書いてくださる方が多数いらっしゃるだろうと思います。何かよい方法はないかと考えています。（杉田）●昨年5月、伊勢市の和菓子メーカー「赤福」会長が、伊勢神宮式年遷宮を前にJR参宮線を廃止し駐車場を整備するよう提案していることを知り、それまでは好物としてしばしば口にしていたが、一遍に食べる気が失せてしまいました。「赤福」は、その後相次いで商品偽装が問題化し、4か月近くにも及ぶ営業禁止処分を受けることとなりましたが、参宮線廃止発言と商品偽装の二つの事実、私達にいろいろなことを暗示しているように思います。（木村）●娘が4月から中学生になり、自転車通学を始めます。入学説明会の資料によると、通学用として許可するのは、ライト、スタンド、前かご、泥よけ付きで「普通のハンドル」の自転車だとか…。ご近所さんに聞いたら、つまりはいわゆるママチャリだそう。棒状のバーハンドルだと、それがいじめの理由になるかも、と。「普通じゃない」「皆と違う」ことに対して、子どもたちが（大人も）異様に気にするご時世に、極めて主観的な言葉で暗に車種を指定するとは、何と安易なことか…と嘆息しきり。（梅沢）

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 《6/28・7/26・8/23》

現在、月1回東京ミーティングを開催しています。月の第4土曜日の昼間に開催しています。08年度も引き続き継続し開催します。

日時 08年6月28日（土） 午後1時～午後4時

場所 生活思想社

東京都新宿区神楽坂2-19銀鈴会館506
※銀鈴ホールという映画館がある建物の5階です。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をお願いすることがあります。

6/28以降の予定は、7/26、8/23で、同時刻、同場所で行います。

なお、日程、開始時間等が変更になる場合があります。電話による確認は090-6931-6051（杉田）まで

担当 後藤昇（世話人、会報48号送付時に同封した名簿参照）

(((23ページに総会の案内があります!)))

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

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

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2008年07月末
- 原稿締め切り：5月末日（締め切り厳守をお願いします）
- 送付先：杉田正明（会報48号送付時に同封した名簿参照）
- 募集内容：（クルマ社会の問題に関連したものに限り）
 - ・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」（おススメの本や場所など）
 - ・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いたします。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、小見出しをつけるの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