

# 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：杉田正明  
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・足立礼子・林裕之  
入力協力：青木 勝  
郵便振替口座：00140-7-39161

# 52

2008年7月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



## 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★

幹線道路の新設や拡幅の際は必ず広い歩道も取り付けられるようになっている。だが、拡幅以前は無かった駐車場が道路工事を機に歩道の内側に造成されることが多くなってクルマの歩道横断が常態化し、車道に隣接する部分がクルマの出入りのため斜面になるなど、かえって歩行者の安全が脅かされることが多くなった。また、クルマの利便本位のため街並み景観上も殺風景になっている。(山形市中心部の拡幅道路にて 撮影：小林和彦)

## 目次

### レポート

- 第14回総会を開催(木村利雄・林裕之)……………2
- 2007年度活動報告……………3
- 2008年度活動計画……………4
- 会計報告・予算／懇親会を終えて(後藤昇)……………5
- 総会における講演会／2008年度世話人役割分担……………5
- 「自動車関連税制をはじめとする交通政策に関する  
意見書」を提出(井坂洋士)……………6
- 小平のコミバス運動と自転車市民権運動の状況  
(渡辺進)……………10

### 呼びかけ

- 市民の交通・環境意識の变革を促すキャンペーン  
「カーフリーデー」にご参加を(鈴木一之)……………11

### 論評

- 洞爺湖サミットを迎えるに当たって(杉田正明)……………13

### 投稿

- 人々の意識改革の役をになって(木村孝子)……………15
- 増大する自殺者数とクルマ社会との関係は？  
(小林和彦)……………15
- アベベとクルマ(松友昭繁)……………16

### 案内

- 映画会と関西ミーティング 案内……………14
- ワーキンググループ・有志メーリングリスト案内……………17
- おすすめ書籍の紹介……………18

### メッセージほか

- 2008年度総会へのメッセージ……………20
- 世話人・地域活動連絡係からのメッセージ……………22
- クルマ社会を問い直す会会則……………25
- 代表・事務局・会計より……………26
- 案内板／投稿規定……………28

## 第14回総会を開催

木村利雄(地域活動連絡係)、林裕之(世話人)

5月24日(土)12時30分より、東京都世田谷区玉川区民会館第六集会室にて『クルマ社会を問い直す会』第14回総会を開催しました。参加者は18名。委任状105通と併せて会員(2007年度・2008年度の会費納入者)の過半数(98)を超え、総会が成立しました。

古川量巳代表あいさつ後、総会議長に鈴木一之さんを選出し、議事に入りました。2007年度の活動と決算について報告され、承認されました。次に2008年度活動計画案と予算が提示され、承認されました。何れも特に質疑等はありませんでした。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2007年度世話人を解任し、2008年度世話人立候補者8名が承認されました。前年度世話人のうち古川量巳さん、木村利雄の2名が役を降り、杉田久美子さんが新たに加わりました。また会計監査人として石本隆一さんを承認後、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。)

総会議事後全国各地域の状況や活動など10名の会員から報告があり、15時20分総会を終了しました。(承認された議案はp3~5に記載)

以下に、全国各地域からの報告や意見を要約して記します。(敬称略)

- ・自動車関連企業が集中立地し、クルマ依存度の高い地域の実状とその打開策としての私鉄の利便性向上に向けた個人の小さな行動が大きな成果に結びついた事例の報告(愛知県:木村)
- ・まちづくりにおける自転車やコミュニティバスの役割を考え、その社会的諸問題の検討と解決のための地域活動の実践例の報告(東京都:渡辺)
- ・地域活動を知り連携を深めるために、問い直す会ホームページを活用することについての提言(神奈川県:井坂)



- ・自転車を利用したまちづくりのための地域活動の報告(大阪府:鎌田)
- ・アイドリングストップの取り組みと自動車道路優先の地域計画に変化がない大都市遠隔地域の実態報告(山口県:林)
- ・中心市街地活性化のための女性団体の活動報告(山形県:小林)
- ・交通問題を考えるワークショップ、公共交通利用促進を目的としたNPO法人の活

動等の紹介、交通問題を考えるシンポジウムの問い直す会との共催についての提案（愛知県：青山）

- ・聴覚障害者の免許取得を認める法改正の紹介と身体障害者ドライバーの社会的受け入れに係る問題提起（埼玉県：高橋）
- ・大気汚染や交通事故に係るデータベースづくりの紹介（滋賀県：楠上）
- ・安全な生活ゾーンを確保し交通事故ゼロを実現するための取り組み報告（東京都：佐藤）

## クルマ社会を問い直す会2007年度活動報告

2008.5.24 総会決議

- 5月19日07年度の総会が開かれました。

総会では、大野真一さん（LRTシステムアドバイザー）により「富山市で日本初のLRTが開業」、金子賢三さん（SAVE the 下北沢）により「下北沢の町の魅力と都市計画問題」という講演がなされました。どちらもプロジェクターを使ったわかりやすい講演でした。

- 会の活動の中心となる会報の発行は、杉田（正）を中心に、木村が協力し、7、10、1、4月と発行しました。

- 会のホームページは、清水が担当しました。会報掲載記事を原則としてホームページに掲載するという総会決議ののっとり、会報の記事をホームページに掲載しました。

近時、ホームページを見て入会申し込みや会報の送付要求があり、ホームページのより一層の充実が要求されています。

- 後藤担当の東京月例ミーティングは、毎月第4土曜、午後1時から、会の事務所のある生活思想社で行われました。特定の分野に詳しい会員に問題意識のあることについて話してもらおう、ということで、公共交通に詳しい塚本敬さんに話をしていただきました。

- 9月22日には、前年に引き続き、横浜カーフリーデーに参加しました。初年度から連続して、4回目の参加になります。「道は誰のもの」と「LRT紹介」のパネルを展示し、入り口近くでもあり

多くの人に見ていただきました。

同じ日につくば市の会員である田中英則さんが中心になり、つくば市で30分間道路の1車線分を一般車両通行止めにする交通規制を行い、カーフリーデーパレードを行いました。

- 11月に国の道路整備中期計画についての意見書を国土交通省に提出しました。交通事故対策、大気汚染対策、交通事故弱者解消策、地球温暖化防止策について意見を述べました。

- また、11月に、自転車スイスイ主催で、自転車活用推進研究会の小林成基さんによる「自転車はどこを通ればいいのか」という講演会が開催されました。会員の小平の渡辺進さんは、講演会責任者として活躍しました。

その後、講演内容を再現したパンフレットを発行し、多くの人に読まれています。

- 問い直す会として06年度は講演会ができませんでしたでしたが、08年3月に東京大気汚染訴訟弁護団の西村隆雄さんを講師として「どう減らす？自動車排ガスによる喘息」という講演会を開くことができました。30名の出席を得ました。

講演の中心は、自動車排ガスによる喘息が種々の規制が設けられても増えているのは、pm2.5環境基準がないことによるというものでした。

- ガソリン税の政治争点化を受けて、08年4月に、持続可能な地域交通を考える会、エコ・クリエーターズ・クラブとともに国の機関、マスコミ、政党、議員に対し意見書を提出しました。

自動車の社会的費用を利用者に負担させること、道路特定財源の在り方を是正すること、クルマ依存の現状から脱却するための施策を総合的に推進すること、がその内容です。

- 08年4月に、世話人の杉田正明執筆による「脱クルマ、その課題の広がり」というパンフレットを発行しました。これからどういうことを考えていったらよいか、についてのたたき台として読まれることを目指しており、多くの人に読まれ、活用されることが課題です。

## ◇新年度の重点テーマ

当会は交通分野に関わる様々なテーマに取り組んでいる訳ですが、そのなかでも新年度、特に力を入れたいテーマとして次の三つを挙げます。

### 1) 社会的費用課税を進めるよう求める。

井坂洋士さんに自動車関連税制についての意見書を取りまとめて頂きましたが、会として引き続きこのテーマに取り組めます。

### 2) 自動車の安全性能基準の制定を求める。

杉田正明さん著のパンフレット『脱クルマ、その課題の広がり』に詳述されていますが、このテーマに会として取り組みます。

### 3) 温暖化防止・大気汚染防止などに取り組む。

## ◇問い直す会の基本的組織運営

1) 年四回の会報の発行(7、10、1、4月)(担当:杉田正明、足立礼子、林裕之)

2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当:杉田正明)

3) ホームページの運営・内容の拡充(担当:清水真哉)

## ◇継続して行う活動

1) 東京月例ミーティングを開催する。

月に一度、土曜日の開催が定着しています。今後も継続していきます。

また、年四回この場で会報の発送作業を行っています。(担当:後藤昇)

2) パブリックコメントなどへの対応

これまでも省庁などからパブリックコメントの公募があった際には適宜対応してきましたが、今後も省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していきます。

3) 横浜カーフリーデーに参加する。

会として参加するのは今年で5回目になります。(主担当:後藤昇)

## ◇実施を検討している活動

1) 講演会・学習会

2007年度は大気汚染をテーマとして講演会を開催しました。新年度も適切なテーマがあり、相応しい講師がいれば、講演会および学習会を開催します。(担当:杉田正明、他)

2) 省庁交渉

長らく懸案となっている警察庁交渉をできれば実施したいと考えています。(担当:清水真哉)

3) リーフレットの作成

社会一般に対して会の意見を広く知らしめていく手段として、A4版両面刷り二つ折(あるいは三つ折)のリーフレット(できればカラー印刷)を作成し配布することができないか検討しています。

テーマとしては社会として重要な課題でありながら一般の理解が進んでいないものが向いていて、新年度の重点テーマに挙げた「社会的費用課税」や「自動車の安全性能基準」、及び「クルマ社会と子供たち」などが候補となっています。

4) 地域活動の促進

9月7日、関西ミーティングを開催の予定。(担当:青木勝)(14ページ参照)

5) 他団体との交流の促進

学習会や東京月例ミーティングに他団体の方をお呼びして、意見交換を行うことを検討しています。

6) 会員へのアンケートを実施する。(担当:後藤昇)

総会の出欠と絡めて実施する。

7) ワーキンググループの再編と活性化

2007年度 クルマ社会を問い直す会 会計報告 決算

(2007.4.1～2008.3.31) (単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	87,683	87,683		会報作成費	320,000	322,651	* 3
会費	850,000	613,000	* 1	郵送・連絡費	256,000	153,090	
カンパ	240,000	98,740		事業費	150,000	50,000	* 4
雑収入	22,317	9,000	* 2	交通費	160,000	66,090	
				事務費	40,000	4,776	* 5
				渉外費	100,000	47,800	* 6
				事務所使用料	144,000	144,000	
				会場費	20,000	15,300	
				雑費	10,000	0	
				次期繰越金		4,716	
合計	1,200,000	808,423		合計	1,200,000	808,423	

\*1 納入者219人・団体(重複あり)  
\*2 会報・ブックレット等の売上

\*3 会報47号から50号分  
\*4 講演会等  
\*5 コピー・印刷費等  
\*6 横浜カーフリーデー・子ども環境学会等

2008年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2008.4.1～2009.3.31) (単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	4,716	会報作成費	330,000	* 7
会費	770,000	郵送・連絡費	160,000	
カンパ	200,000	事業費	200,000	* 8
雑収入	25,284	交通費	70,000	
		事務費	10,000	
		渉外費	60,000	
		事務所使用料	144,000	
		会場費	20,000	
		雑費	6,000	
合計	1,000,000	合計	1,000,000	

\*7 会報51号から54号分  
\*8 冊子作製費等

懇親会を終えて

後藤 昇(世話人)

総会が終わり、懇親会は6時過ぎから始まりました。

総会に引き続きほとんどの人が参加しました。名古屋からは青山さん、船橋からは市川さんが参加しました。新しく参加する人がいると総会、懇親会も活気付きます。

まずは乾杯。07年度で代表を降りる古川さんに、音頭をとってもらいました。最後の仕事です。

しばらく懇談の後自然と、一人一言になります。自己紹介とともに各地の話が続き、また今年1年経験したことなどの話が出ます。旅の話も出ます。しかしそこは、さすがは？問い直す会です。観光地でのクルマの多さについて、つい愚痴が出ます。週刊東洋経済の特集「鉄道革命」の話も出ました。いろんな話題が話され、2時間があっという間に過ぎました。

量的に結構あると思っていた料理もほとんどがなくなっていました。会員の食欲はすごいですね。普段、交通関係の話を、お酒を飲みながら、あーだこーだと話をすることが少ない私にとっては、気分転換にもなり、有意義な時間でした。

総会における講演会

総会の議事および会員の報告・意見表明の後、講演会を行いました。講師は所正文(国士舘大学教授)さんで、講演タイトルは「高齢ドライバー激増時代」でした。この内容については次号で紹介いたします。

\* 2008年度世話人役割分担 \*

総会翌日に開いた新世話人にて次のように決まりました。どうぞよろしく願いたします。  
(世話人連絡先名簿は本会報送付時に同封)

代 表： 杉田正明  
副 代 表： 足立礼子  
事務局(正)、ホームページ管理： 清水真哉  
事務局(副)： 後藤 昇  
会計、名簿管理： 青木 勝  
会 報： 杉田正明  
足立礼子  
林 裕之  
広 報 宣 伝： 朝倉幹晴  
杉田久美子

## 「自動車関連税制をはじめとする交通政策に関する意見書」を提出

井坂洋士(地域活動連絡係)

去る 2008年 4月20日、本会とエコ・クリエーターズ・クラブ、持続可能な地域交通を考える会の連名で、「自動車への環境税・渋滞税導入でクルマ以外の移動手段推進を！—自動車関連税制をはじめとする交通政策に関する意見書—」を提出いたしました。その際には本会世話人および会員の皆様に多大なご理解・ご協力をいただき、ありがとうございました。おかげさまで短時間で意見書本文を取りまとめ、自動車燃料課税の議論が続いている 4月中に提出することができましたことをご報告いたします。

### 経緯

この意見書提出を提案するきっかけは、昨年末に始まった一連の「ガソリン値下げ」騒動でした。その経緯が「道路特定財源」の問題を注目させたことを考慮したとしても、真顔で「ガソリン値下げ」をと訴える国会議員や、それに同調するような論調を流すマスコミ・論壇が席卷し、一時的にせよ現実に「ガソリン値下げ」が実行されたことは、日本国内で自動車を引き起こす諸問題が軽視されていることの顕れだと言えます。

このように、自動車利用者の利益ばかりが語られる反面、自動車利用がもたらす公害・地球温暖化などの環境問題、「交通事故」や交通弱者の発生、巨額の税金(一般財源)投入による道路建設とそれによる環境破壊といった諸問題については議論すらされない状況を、私たちが看過していいのだろうか？否、クルマ社会の諸問題に取り組んできた私たちこそが率先して意見を明確にする必要があるだろうと感じまして、本会の有志メンバーリングリスト(beyond-car ML)に提案し、その際にお返事いただいた方々と相談させていただきながら、本意見書を取りまとめました。

### 意見書で訴えたこと

メンバーリングリストでの私の提案にお返事をいただいた皆さんとともに検討した結果、今回の意見書では、自動車課税の在り方を問い直すことを主目的とし、(1)自動車の社会的費用を利用者に負担させること(2)「道路特定財源」の在り方を是正すること(3)クルマ依存の現状から脱却するための施策を総合的に推進することの3点を訴えました。その各論については意見書本文で詳説した通りですが、自動車が引き起こす諸問題のいずれも、その根本的な問題解決のためには「クルマを減らす」ことが不可欠ですから、本意見書では「クルマを減らす」ことにつながる様々な政策的手法を導入することの必要性を繰り返し訴えています。

この意見書は、自動車関連税制を取り扱う国政政党(自民、民主、公明、共産、社民、国民新、新党日本の各政党)、省庁(環境省、国土交通省、内閣府、財務省)および報道機関に提出(郵送)するとともに、諸会ホームページに掲載し、皆さんにご覧いただけるようにしています。

### この意見書を第一歩に

欧州諸国では「脱クルマ社会」を訴える活動が活発だと聞きますが、残念ながら日本では、自動車が引き起こす諸問題への危機意識が低迷しているようです。しかし、自動車が引き起こす諸問題が認識されていないわけではないようで、各所で実施されているアンケート等の調査結果を見ると、決して意識は低くないこともうかがえます。つまり問われれば問題だと考えるものの、普段から意識している人は少ない、という事かもしれません。

その中でいちはやくクルマ社会の諸問題を意識し、行動に移すことができた私たちが、粘り強く訴えを続けていくことが、問題解決に向けた第一歩になるのではないかと、私たちの活動

の重要性を改めて感じられました。

今後とも自動車の社会的費用や課税の在り方についての議論を深めるとともに、それを世間

に訴えるような活動もしてゆく必要があると感じているところですが、この意見書がその第一歩になれば幸いに思います。本会の皆さんにお

各位

## 自動車への環境税・渋滞税導入でクルマ以外の移動手段推進を！

### — 自動車関連税制をはじめとする交通政策に関する意見書 —

平成20年4月20日 クルマ社会を問い直す会  
エコ・クリエーターズ・クラブ  
持続可能な地域交通を考える会

私たちは現状の「クルマ社会」が引き起こす様々な問題に向き合い、持続可能な交通・輸送手段が優先されるクルマ優先ではなく人が優先される社会の実現に向けた諸活動を推進しているところです。

後述するように、自動車が引き起こす様々な問題に対処するためには、**自動車利用者の負担は引き上げる**とともに、クルマを減らし、徒歩・自転車・公共交通による旅客交通および鉄道・船舶による貨物輸送が優先されるための政策を実施する必要があります。具体的には、以下の政策を実施するよう求めます。

#### 1. 自動車の社会的費用を利用者に負担させること。

自動車は様々な**社会的費用**（自動車利用者が自ら負担せず、他人や社会に押しつけられている費用。たとえば大気汚染・騒音などの公害、繰り返される「交通事故」、渋滞に巻き込まれる公共交通、地球温暖化など）を発生させていることに加え、現行制度下では道路の維持整備にかかる受益者負担も不十分である（「道路特定財源」に加え一般財源からも投入されている）ことから、**汚染者負担・受益者負担ともに過少**という著しい不均衡が生じている。市場経済の下でこうした不均衡を適正化するためには、外部不経済を内部化する（汚染者・発生者に負担させる）とともに、自動車走行空間の使用にかかる受益者負担を強化する必要がある。

また、かつて固定排出源からの大気汚染その他の公害については汚染者負担原則により被害者へ補償されてきたが、自動車公害では汚染者がその社会的費用をほとんど負担していないばかりか、たとえば喘息などの被害者は補償どころか医療費すら負担させられている状況であり、このような社会正義に反する状況は直ちに改善されなければならない。

さらに、今年度より約束期間に入った京都議定書の履行が国際公約になっている現状において、日本の総排出量の16.7%（2005年実績）を占める自動車対策が急務になっている。欧州諸国では燃料等の価格を引き上げることで消費抑制を図る政策が実施され効果を挙げているが、日本においても実効性のある政策を早急に実施する必要に迫られている。（別紙1）

こうした状況を踏まえ、ガソリン・軽油価格は値上げこそすれ「値下げ」をする余地はない。むしろ**税額は引き上げ、環境税（課徴金）**として自動車利用者にその**社会的費用**に見合う負担をさせることを求める。

#### 2. 「道路特定財源」の在り方を是正すること。

いわゆる「道路特定財源」は自動車走行空間の拡大に大きく寄与しており、これが自動車利用を誘発することでクルマをますます増加させ、自動車公害が拡大し、公共交通は競争力低下を余儀なくされてきたが、こうした状況は早急に是正される必要がある。現に、日本よりも早く「モータリゼーション」が引き起こす様々な問題を経験した欧米諸国では、かつての「道路特定財源」を一般財源化する、あるいは公共交通整備に振り向けるといった手法により、公共交通の活用を促す経済的・社会的制度づくりが進められているところである。かたや日本では「道路特定財源」を維持してきた間に様々な矛盾が噴出しており、こうした制度を維持することはよもや時代錯誤である。特に地方においては公共交通の衰退が著しく、いくら道路を造ったところでクルマを使えない交通弱者はますます苦境に立たされるばかりである。（別紙2）

従来の道路整備偏重の交通政策を改め、「道路特定財源」は**一般財源化し自動車公害や「交通事故」の被害者・遺族への補償および交通弱者解消が確実に実施される制度にする**とともに、**公共交通の活用や渋滞税導入などにより公害・環境問題、交通弱者、「交通事故」などが発生しにくい交通政策を進めてゆくこと**を求める。

#### 3. クルマ依存の現状から脱却するための施策を総合的に推進すること。

旅客交通においては**徒歩・自転車・公共交通の利用を促進する**総合的な施策を実施すること、貨物輸送においては**モーダルシフト**（トラックから鉄道・船舶輸送への移行）などの**クルマを減らす交通・運輸**を推進するための総合的な施策を実施することが求められており、いずれも過度な「クルマ社会」化による様々な問題を抑制するために不可欠である。

こうした課題に積極的に取り組むためには、自動車保有およびガソリン・軽油にかかる課税（課徴金）強化や渋滞税導入などで社会的費用を利用者に負担させる手法（前述）、交通需要管理（TDM、モビリティ・マネジメント（MM））などの需要管理手法、および環境教育などを総合的に実施するといった方法により、マイカーやトラックではなく**公共交通や鉄道貨物輸送**などを利用することに対し**経済的・社会的合理性を与える**施策を実施することを求める。

以上のとおり申し入れます。これらの提案に対する貴殿の見解を当会（別紙2参照）宛て回答ください。

かれましたは、今後ともご理解・ご協力をいた  
だけますよう、よろしくお願ひいたします。

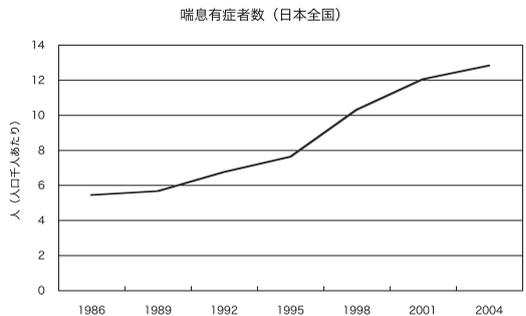
\* \*

本意見書で提案した内容は、今後の活動にも  
活かしてゆきたいと考えています。意見書内容  
についてのご意見、ご質問などありましたら

### (別紙1) 自動車の社会的費用を利用者に負担させることの必要性について

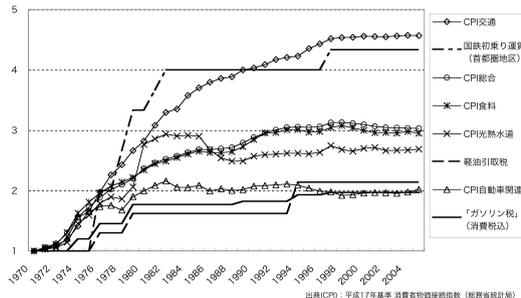
1960年代以降に進んだ「モータリゼーション」は、人間の健康と環境への影響、特に大気汚染と気候変動に深刻な被害をもたらし続けている上、「交通事故」と交通弱者の発生、騒音、酸性雨などによる土壌汚染、生態系を攪乱する土地利用、水質汚濁、廃棄物の発生なども指摘されて久しいが、これらの問題が改善する気配すらない。もちろん、車両単体での効率改善や排ガス浄化装置の取り付け義務化などの規制的手法により車両単体の公害発生を改善した効果は大きく、こうした努力は引き続き強化してゆくことが望まれるが、そもそも自動車輸送の全体的な増加が人間や環境に及ぼす影響が、こうした改善効果をはるかに上回っているため、全体的な公害・大気汚染は増加し続けている(注1)。その結果、地域・国・世界のどの単位で見ても、自動車輸送は大気汚染と気候変動の主因になっている。自動車からの排出ガスは化石燃料消費と直接連動しており、日本はもちろん、世界中の大気汚染物質排出量で見ても大きな割合を占めている(注2)。個別には二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)、窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、粒子状物質(PM)、オゾン(O<sub>3</sub>)、揮発性有機化合物(VOC)などがあり、日本においては左記すべての大気汚染物質の最大の排出源になっている(CO<sub>2</sub>については2005年実績で16.7%)と考えられている上、無策のまま推移すれば2020年時点でのCO<sub>2</sub>排出量は1990年のほぼ2倍になるとの試算もある。日本においては自家用乗用車いわゆる「マイカー」の増加が顕著で、CO<sub>2</sub>排出量は1990年度から2004年度までに52.6%増加している(注3)。

こうした状況が野放図に続いてきたのも、自動車利用者が汚染物質排出に対する責任を負わずに済む状況が続いてきたことが一因であると考える。大気汚染物質の排出という行為にかかる費用が安すぎたことから、徒歩・自転車・公共交通の利用やモーダルシフトなどで排出削減に努めるよりも排出を続ける方が得である状況が続き、結果として大気汚染は拡大を続け、たとえば近年測定が始まったPM<sub>2.5</sub>では多くの測定局でWHO大気質ガイドライン(注4)の2~3倍という深刻な汚染状況が続いている。そうした結果として喘息有症者数は過去18年間で2倍超へと急増している(右上グラ



出典：国民生活基礎調査 第4巻 健康・全国有症者数

出率(1970年度=1) 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 消費者物価指数統計部(総務省統計局)  
<http://www.stat.go.jp/data/cpi/longtime/index.htm>  
出典(国鉄初乗り運賃)：[http://www.ec583.org/~y\\_square/ticket/sha-ho/2-ken/JNR-4c2.htm](http://www.ec583.org/~y_square/ticket/sha-ho/2-ken/JNR-4c2.htm)

ためには、これまで他人に押しつけられていた自動車公害の費用を自動車利用者本人に負担させることで、自動車利用にかかる費用を高め、不要不急の自動車利用を抑制するとともに、公共交通などを活用した交通体系を整備することが唯一最大の解決策であると考えられる。そのためには「ガソリン値下げ」などという選択肢はあり得ず、ガソリン・軽油価格はむしろ引き上げ、自動車もたらす社会的費用を織り込むことが必要である。

フ)が、公害被害者である喘息等の患者本人は補償はおろか医療費すら負担させられている状況であり、こうした社会的不正義が拡大し続けている。

また、「ガソリン値下げ」の理由として語られる「原油価格上昇」についても、そもそも他の物価(食料品、自動車以外の交通・エネルギー費、公共料金など)に比べてガソリン価格が割安に推移している状況(左グラフ)において、ガソリン・軽油のみを「値下げ」することに社会的合理性は存在せず、むしろ不公平・不公正を助長するものであるから、「ガソリン値下げ」を求める主張に何らの正当性も存在しない。

自動車が及ぼす様々な公害・環境汚染を食い止める

注1 『OECD世界環境白書 2020年の展望』、OECD環境局、平成14年(原著は2001年)、ISBN 4-502-64670-9、第14章「輸送」。

注2 前掲書 p.241、自動車がOECD諸国における単独かつ最大の大気汚染物質排出源になっている。1997年時点でCOの89%、NO<sub>x</sub>の52%、VOCの44%が自動車起源であった。

注3 環境省『2004年度(平成16年度)の温室効果ガス排出量について』

→[http://www.env.go.jp/council/06earth/y060-35/mat01\\_1-1.pdf](http://www.env.go.jp/council/06earth/y060-35/mat01_1-1.pdf)

注4 2005年版で10 $\mu$ g/m<sup>3</sup>。WHO『Air Quality Guidelines Global Update 2005』

→[http://www.euro.who.int/informationSources/Publications/Catalogue/20070323\\_1](http://www.euro.who.int/informationSources/Publications/Catalogue/20070323_1)

ひ、クルマ社会を問い直す有志メーリングリスト、持続可能な地域交通を考える会(SLTc)ホームページ (<http://sltc.jp/query>) または FAX

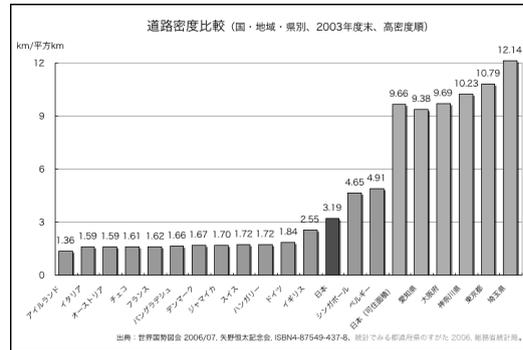
(020-4664-6084)でお寄せください。

(神奈川県川崎市在住)

## (別紙2) 「道路特定財源」の在り方を是正することの必要性について

これまでは日本の道路の維持管理および新設にかかる費用の1/3ほどが自動車以外の税源から拠出されていると指摘されており(注1)、この大部分が自動車走行空間に使われることから、道路の維持整備に投入される税金に対し自動車への課税が過少である、つまり自動車利用者は受益者負担すら満足していない状況が続いている。これに対し、特に子供や高齢者などの交通弱者、およびクルマの諸問題を鑑み利用を控えている人々にとって欠かすことのできない交通手段である公共交通機関では、独立採算を求められる傾向が強い。こうした現状は、結果として公共交通の運賃が政策的に比較的割高な水準に誘導されていることを意味し(別紙1左下グラフからもその傾向が見て取れる)、環境保全・地球温暖化抑止を推進する立場からはもとより、公共交通の衰退が懸念されている現状は**交通権**を保障する視点からも問題視される状況である。

このような交通政策が続いたことが、自動車走行距離の増加を促すこととなり、公害や交通事故はますます増加し、その被害者は生活を破壊された上に補償すら満足に受けられない状況が続いているのである(別紙1にて既述)。しかも、日本ではこれまで道路整備への財源を保障する「道路特定財源」により、自動車道路への予算投入が最優先されてきた。クルマを有利にする道路整備関連に巨額の財源が保障され続けた結果、今や日本の可住面積あたり道路延長は世界最大となっており(右グラフ)、この上に林道・農道などの形で造られている道路もあり、前述の問題はもとより、土壌汚染・森林破壊などによる環境破壊にもつながっている。環境的な持続可能性を担保することが求められる中、さらにこれ以上道路を増やし続けるための財源を維持することなど時代錯誤も甚だしい。



なお、かつて同様の「道路特定財源」が存在した欧米諸国では、「クルマ社会」の弊害に直面したことを受けて、既に見直しが進められている。たとえばイギリスやフランスでは既に廃止されているし、ドイツでは特定財源制度は存続しているものの年金保険料の引き下げなどに充てられている。米国では1991年の総合陸上交通効率化法 (ISTEA) 以降、公共交通整備などに割り当てる予算が拡大されている(注2)。いずれの国においても、自動車を引き起こす大気汚染や交通事故、交通弱者排斥、土地利用の非効率さ、さらには地球温暖化といった弊害を食い止めるため、自動車利用者に環境税・渋滞税(課徴金)を課してこれを大気汚染防止や公共交通の整備活性化などに充てるとともに、交通需要管理(TDM)や徒歩・自転車を優先する道路構造に改めるといった**クルマを減らす努力**がされているのである。(注3)(注4)

ところが、日本では相変わらず道路整備偏重の交通政策が続けられている。しかしこうした不均衡の温床になっている「道路特定財源」を存続させる必要性はよもや存在しないのだから、これを速やかに一般財源とするとともに、公害等の被害へ補償を行う制度を設ける、徒歩・自転車・公共交通による旅客交通や鉄道・船舶による貨物輸送の利用を促進する制度を設ける、渋滞税や交通需要管理、環境教育などを実施するといった方法により、**クルマを減らし、「クルマ社会」が発生させている諸問題が発生しにくい社会の仕組みにすること**を求める。

注1 右記文献で詳説：柴田徳衛・中西啓之・編『クルマと道路の経済学』、大月書店、1999年、ISBN 4-272-14039-6。

上岡直見『市民のための道路学』、緑風出版、2004年、ISBN 4-8461-0409-5。

注2 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。

注3 John Pucher, Christian Lefèvre『都市交通の危機—ヨーロッパと北アメリカ』、白桃書房、1999年(原著は1996年)、ISBN 4-561-76130-6。

注4 白石忠生『世界は脱クルマ社会へ—逆行する日本』、緑風出版、2000年、ISBN 4-8461-0014-6。

### 【本件についてのお問い合わせ・ご回答先】

クルマ社会を問い直す会

URL: <http://boat.zero.ad.jp/simi/tnk/>

環境NGO エコ・クリエーターズ・クラブ

URL: [http://web.mac.com/eco\\_01/](http://web.mac.com/eco_01/)

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

担当：井坂 E-mail: [isaka@sltc.jp](mailto:isaka@sltc.jp) URL: <http://sltc.jp/query> FAX: 020-4664-6084

今や全世界に繁殖し切ったかのような人類社会は、自ら生み出した公害と地球温暖化を抑止するために、やっと真剣に取り組み始めた。欧米では各国政府が各分野のCO<sub>2</sub>排出を大幅に削減するために強力な施策を実施しているが、日本では、例えば自動車のCO<sub>2</sub>排出抑制は各企業の自主努力に任されている。冷静に考えれば、都市内道路交通では乗合バス路線を増設し、自転車専用道(または自転車優先レーン)を網の目のように建設して、マイカー利用を大幅に減らす施策をとればいいのだが、この国では、高規格の自動車専用道路の建設が何兆円もかけて進められていくのに、既存のバス路線は減少傾向にあり、廉価で設置できる自転車レーンは、土建企業を含むクルマ族の強大な抵抗があっただけで、遅々として進んでいない。

小平市内の道路交通も全国と同様の傾向を示しており、朝夕の幹線道路の渋滞は激しく、生活道路での自転車関連交通事故は増加の一途を辿り、近年は歩行者死亡事故まで発生している。しかしこの1~2年、国の政策転換もあって、小平市の道路交通行政も徐々に変化してきている。これをコミュニティバス(コミバス)と自転車の両分野について簡単に報告したい。

## 1. コミバス運動の進展

小平市が市の中央の最も繁華な地域にコミバス(愛称「にじバス」)の試行運行を始めてから丸3年が過ぎた。世にも珍しいこの長期にわたる試行運行は料金を100円から150円に値上げして、この4月にやっと本格運行に切り替えられた。当初、この地域に比べて公共交通がもっと不便な4地域から一斉に沸き起こった「この地域にこそコミバスを！」の請願が、多くの賛同署名を得て市議会で全会派の賛成で採択されたが、市はこの3年間財政難を理由に公共交通不便地域の解消への努力を怠ってきた。一方、上記4地域の請願団体は「小平コミバス運動連絡協議会」をつくり、

粘り強く市に要請し続けてきた。その結果、そのうちの1地域にコミュニティタクシー(コミタク)を公費負担で6ヶ月間実証運行することになった。その内容は：平日のみ、運行時間9時~17時、30分間隔、料金150円、車両9人乗りワゴン車、スタート3月24日。

この秋、実証運行の結果が出てから、国土交通省が打ち出した新制度「地域公共交通会議」が開かれ、その路線の本格運行が確定する見通しだ。しかし半年先にはこの地区の東隣りの地区にも同様な事業が予定されており、さらに市は「今年度中には運動の盛り上がっている他の地域にも『コミタクを考える会』を発足させたい」と言明せざるを得ない状況にある。このように市は交通不便地域の解消にやっと重い腰を上げたが、この施策の転換には、近隣自治体のコミバス行政の拡大と小平市民の粘り強い運動の継続が大きな力を発揮したものと考えられる。

## 2. 自転車市民運動の状況

自転車に関わる社会的諸問題の解決への努力を通して、小平のまちづくりに貢献しようと「自転車スイスイ」という名の市民運動の会が誕生してから6年が経った。この間、「小平自転車安全道路マップ」の作成(2~3年ごとの改定も)、「自転車スイスイニュース」の継続的発行(季刊)、「小平市交通安全対策協議会自転車部会」への参画、毎年秋の講演会の開催など、地方の小さい運動体にしては大きな事業に取り組んできた。

この1~2年、国の道路交通政策の方向修正が小平の運動にも色々な変化を及ぼしている。その特徴的な事項を以下に紹介したい。

- ① 昨秋の講演会にはNPO法人自転車活用推進研究会理事長の小林成基氏に「道交法改正で自転車はどこを通ればいいのか？」の演題で熱のこもったお話を伺ったが、都市生活者にピッタリの内容で受講者の評判もよく、その講演記録は主として市内の関係機関・施設等に

約600部配布された。

- ② 市は子ども達のための「自転車ルールブック」をつくり、小学校低学年に配布すると共に、子どもを介して母親にも読んでもらうことになった。6月中に配布する予定。
- ③ 「会」は市内の適当な幹線道路に自転車優先レーンのモデル区間を設置するよう市に要請し、市の担当課も都内の社会実験やモデル区間建設事業を視察して検討することを表明した。

「会」は毎月の例会の前半分の1時間を改正道路交通法の学習に当てることにし、4月から始めた。テキスト:シグナル社「普及版道路交通法」。分からない事項は後日市の担当課と警察署の交通課に連絡して正解をいただき、次の学習会で報告する。1年で終了する予定。なお、月例会は8月を除く毎月第3火曜日の19時~21時に小平市中央公民館で開いている。会員以外の参加も歓迎している。(東京都小平市在住)

## 呼びかけ 市民の交通・環境意識の変革を促すキャンペーン 「カーフリーデー」にご参加を

鈴木一之

### ●モビリティウィーク・カーフリーデーとは

カーフリーデーは、1997年に行われたフランス、ラ・ロッシュェルの「車のない日」が始まりとなっています。2000年からは、EU委員会環境総局のプロジェクトとなり、カーフリーデーという名称が一般的に使われるようになりました。キャッチコピーとして“In town, without my car!”(クルマからの解放)も使われ、世界各地の2000以上の都市で毎年9月22日に行われています。

このカーフリーデーをさらに発展させ、1週間の都市と交通に関わる催しとなったのが、2002年から始まったモビリティウィークです。1週間の内に環境や交通に関わるテーマについてキャンペーンを行い、今ではカーフリーデーはこのモビリティウィークの中心イベントとなっています。

最近のモビリティウィーク・カーフリーデーのテーマは次のとおりです。

- 2002年=公共交通機関、自転車、生活道路と緑道
- 2003年=アクセスのしやすさ
- 2004年=子ども達に安全なみち空間を
- 2005年=賢い通勤、通学方法
- 2006年=気候変動
- 2007年=人のためのみち空間
- 2008年=みんなにきれいな空気を

カーフリーデーの特徴として、市街中心部への自動車乗り入れ制限があります。ただし公共交通や環境にやさしい移動手段の推進も同時に図っています。バスや路面電車など公共交通はカーフリーゾーンに進入可です。また自転車やベロタクシー(3輪自転車タクシー)などがクローズアップされ、公共交通や市営施設の無料化もカーフリーデー当日は実施されます。

市民に持続可能な交通への転換を促すキャンペーンとして位置づけられていることが、日本の「歩行者天国」と決定的に違う部分です。ヨーロッパでは自動車依存型から、歩行者や環境にやさしい移動手段の構築を軸にしたまちづくりが都市政策のトレンドとして定着しています。カーフリーデーによって、クルマの無い1日を体験してもらい、これまでと違うライフスタイルがあることに気付いてもらうことは、その後の交通・環境施策を進めるための合意形成をおこなう上で非常に重要です。

モビリティウィーク・カーフリーデーは市民意識の改善が目的ですが、このような市民意識の高まりとともに、マイカーに依存しない施策が実施されている都市では、大気汚染や騒音問題などが軽減されつつあります。また近年は地球温暖化問題でさらに移動手段の改善は重要視されています。

EUモビリティウィーク・カーフリーデーは原

則として国や行政が行うもので、正式参加には「恒常的な交通施策の実施」が条件です。例えばバス、トラム（路面電車）路線の開設、自動車向けの道路空間を自動車以外の移動手段のために再配分するなどマイカーからの転換につながる施策です。

## ●日本での動き

日本ではいくつかの都市が実施していますが、まだヨーロッパのような本格的条件を満たす状態ではないのが現状です。2007年は、さいたま市、横浜市、松本市、名古屋市、福井市、那覇市が実施しています。他に、つくば市や国立市で市民グループが関連の取り組みをおこなっています。横浜では2004年から市民グループ主導でおこなわれており、小さいとはいえ、クルマ止めをおこない、市営バスのみ通すカーフリーゾーンも実現しています。参加の形態はさまざまですが、各国に1人ずつ存在するEU本部から公認されたナショナルコーディネーターが、カーフリーデーについての指導、認定をおこなっています。どこの国でも行政関係者がナショナルコーディネーターを務めているのですが、日本では例外的に民間のアトリエUDI代表、望月真一氏がカーフリーデー・ジャパンを設立し、日本担当のナショナルコーディネーターとしてカーフリーデー統括作業をおこなっています。

基本的には行政と市民の共同作業となりますが、各地域でのカーフリーデーに関する広報イベントなどは市民グループだけでも可能です。カーフリーデー・ジャパンを通して様々なサポートが受けられるので、関心のある方はカーフリーデー・ジャパンと連絡を取られることをお勧めします。

なお、横浜カーフリーデー実行委員会では広報の一環として、ネットラジオ番組「横浜カーフリーデー・サポーターズ」を地元のPodcast対応ネットラジオ局「ポートサイドステーション」から配信中です。日本や世界のカーフリーデー情報などをパソコンでダウンロードして聴く音声番組として製作しています。データがサイト上にある限り、いつでもどこからでもアクセスが可能です。

また、2008年5月30日にはカーフリーデー・ジャパン主催で「カーフリーデー・アジア会議in YOKOHAMA」が横浜市開港記念会館で開催されました。中国、韓国ソウル市、台湾台北市、モンゴル・ウランバートル市のカーフリーデー関係者が集まり、それぞれの取り組みを紹介しました。基調講演には、ヨーロッパモビリティウィーク欧州担当コーディネーターのオリヴィエ・ラガルド氏や原田昇・東大教授が登壇しました。クルマに依存しない魅力的な都市へ「街」を再生をするために、市民の意識を変えるカーフリーデーの体験は重要な位置づけになる、など都市とクルマの在り方について各方面から意義深い解説がなされました。

アジア各国でもモビリティウィーク・カーフリーデーは広がりを見せ始めています。今後は日本でも市民レベル・行政レベルの後押しがさらに必要でしょう。

## ●開催日について

なお、EUではカーフリーデーは曜日に関わらず9月22日に行われていますが、日本では平日におこなうのが困難な場合が多いため、祝日である23日の秋分の日におこなわれることもあります。国内でもそれぞれの地域主催者の事情もあるため、統一した日におこなわれているわけではありません。各地域の状況は統括しているカーフリーデー・ジャパンにお問い合わせください。

ちなみに横浜カーフリーデー実行委員会は、2008年の開催日を9月23日（火）の秋分の日に決定しています。（参考：カーフリーデー・ジャパン・ホームページ）

## 【カーフリーデー・ジャパン】

TEL 03-3234-1765

URL <http://www.cfdjapan.org/>

（東京都足立区在住、環境NGOエコ・クリエーターズ・クラブ（本会団体会員）代表）

\*9月23日の横浜カーフリーデーには本会も参加の予定です。お問い合わせは事務局の後藤（別紙名簿参照）へ。

## 洞爺湖サミットを迎えるに当たって

本会報が皆さんのお手元に届けられる頃にはサミットは終わっているはずですが、執筆時の5月末時点で私の考えるところを述べます。

クルマのもたらす大きな弊害の1つが地球温暖化・気候変動です。CO<sub>2</sub>の運輸部門からの排出量はわが国では2割を占めます。

### 1. 温暖化防止の基本について

世界全体で2050年までに温暖化ガスの排出量を半分に減らす必要があります。(ただしこれについては、「それでは間に合わない、2020年までに8割削減すべきだ」というレスターブラウンのような見解もあります。)

各国に許容できる排出量を割り当てねばなりません。

その割り当ては1人あたり排出量を2050年で全世界同一となるよう割り当てるべきと思います(過去の排出を考慮し途上国に対して割り増しすることは良いと思いますが、原則は同一の考えで行くべきと思います)。

ただしここで人口は先進国については現在人口にすべきと思います。人口が増えつつある発展途上国については将来の時点(例えば2030年、これは交渉で決めるべきと思います)の予測人口とすべきと思います。

従って、1990年(もしくは現在)の世界の温暖化ガス排出量(化石燃料起源のもの)×0.5÷上記の世界人口×各国の人口(上記のもの) = 当該国に対して2050年の時点で許容される排出量(排出枠)、となります。

各国はこの排出限度を守るために、人口も政策対象とすべきです。自国の1人あたり排出量の減少を比較的緩やかにし、1人あたりで“豊かに”暮らしたかったら、人口を減らすことに熱心に取り組むべきです。

2050年における排出量半減を実現するために、各国は化石燃料の輸入と国内向け生産に対して数量制限をすべきです。

それには輸入業者および生産業者に対しての

み、許容された排出量を限度に温暖化ガス排出権をオークションで販売するべきです。排出権の裏付けのない輸入と生産は出来ない仕組みとすべきです。(これはいわゆる“川上割り当て”の考え方です。排出削減の効果が確実です。“川下割り当て”に比べ事務手続きが少なく、また割り当てをめぐる公平性を確保しやすいものです。)

こうした制度のもとでは、貧しいものほど、化石燃料の価格上昇そしてそれが波及する全体的な価格上昇に伴うダメージが大きいはずですので、所得再配分政策を並行して強力に実施すべきです。

オークションで販売される温暖化ガス排出権の金額は相当大きな金額になると見込まれます。これはいわば環境税とか炭素税と言われるものの1つのあり方です。この収入は増税が論議されている消費税に替わる財源として位置づけるべきです。そして福祉等所得再配分に回していくべきです。

自動車の社会的費用課税との関係では、2重課税を回避するため、社会的費用の構成の中で温暖化・気候変動の部分を控除すべきです。

化石燃料起源のエネルギーは上記の制度実施によって高価格になります。これによって再生可能自然エネルギーの高コスト状態は相対的に改善され、競争力を増し、民間事業として成り立つものとなっていくでしょう。

### 2. バイオ燃料について

現在のやり方でのバイオ燃料生産には様々な問題があることが明らかになっています。次の通りです。

食料生産と競合し、食料生産を減らし食料価格の高騰の要因となっている。特に貧しい食料輸入国への影響が大きい。

原生林あるいは森林を農地あるいはプランテーションに開発することにより、森が貯留してきた炭素を大気中に放出することになっている。典型的な例としては、熱帯の泥炭地におけるパ

ームオイル(バイオディーゼルの原料)の生産に伴い、排水路を引くことにより泥炭地の乾燥化が進み、蓄積されてきた有機物の分解=CO<sub>2</sub>の大量放出が進行している。

原生林あるいは森林を農地あるいはプランテーションに開発することにより、先住民の生活様式を維持不能に陥れている。

原生林あるいは森林を農地あるいはプランテーションに開発することにより、生物の多様性を大きく損なってきた。

バイオ燃料生産のために現在は化石燃料が使われているが、削減される化石燃料に対して消費される化石燃料が相当大きく、場合によっては生産によって削減される量を上回ってしまう場合がある。

バイオ燃料生産のために投入されるエネルギーとそこで産出されるエネルギーとを対比したとき、投入されるエネルギーが産出されるエネルギーを上回ってしまう場合もある。

バイオ燃料の生産コストが高い場合が多い。

以上のような問題が明らかとなっています。このためとりあえずバイオ燃料の生産推進については当面見合わせようという動きも出ています。

私は当面見合わせて、バイオ燃料生産が意味のあるものとなるよう、その進め方について基準やルールを決めることは大変結構だと思います。

それはそれとして、今後の人類にとってバイオマス利用、バイオ燃料の生産は持続可能な生活の確立のために必須であると考えます。なぜなら化石燃料に替わる持続可能なエネルギーを調達しなくてはならないからです。

原子力へシフトすべきではありません。原発は危険です。放射性廃棄物の管理を仕切れません。核兵器の分散をもたらします。原発メンテのために多くの人が被爆しています。

CO<sub>2</sub>の地中貯留は長期的に安定かどうか分かりません。

やはり、降り注ぐ太陽の恵みの範囲で生活を構成することが持続可能な道だと思います。

私は、バイオ燃料生産のために化石燃料を使わないで再生可能な自然エネルギーを使い、化学肥料を使わず有機肥料を使う体系を構築すべきだと思います。それを前提に、エネルギー収支

の相対的に優れた方法、コストの相対的に低い方法を追求すべきだと思います。

肝心なことは、地球温暖化のコスト・被害をどう見るかです。それがたいしたことないならば、バイオ燃料の高コストは無視できず推進すべきでないということになる可能性があります。地球温暖化のコスト・被害は正直よくわかりません。しかし、これまでの予測を見ると、恐ろしい、被害甚大と感じます。それに比べればバイオ燃料の高コストなど問題ではないと思います。

私の子供の頃、よく山に入ってたきぎを集めたり、薪を割ったり、木炭を使ったりしました。手間がかかりました。これからは便利な生活、手間のかからない生活は諦めて行かざるを得ないのだと思います。諦めない限り、高コストを甘受しない限り、温暖化は抑制できないと思います。

尚、以上の議論では、クルマ利用について、その削減を進めるべきですが、クルマは貨物輸送、救急・緊急輸送、身障者の交通、鉄道・軌道のないところでの交通、これらのために必要であり、そのためにバイオ油が必要になると言うことを想定しております。(千葉県松戸市在住)

## 映画会と関西ミーティング 案内

日 時 2008年9月7日(日)  
午後1時30分から午後5時

場 所 クレオ大阪中央  
(地下鉄谷町線「四天王寺前夕陽ヶ丘」駅下車 ①②番出口から徒歩約3分)  
大阪市天王寺区上汐5-6-25

参加費 無料

主 催 クルマ社会を問い直す会  
共 催 大阪交通遺児を励ます会

申込みは、特に必要ありません。  
「0(ゼロ)からの風」の上映後、クルマ社会について話し合いたいと思います。

連絡先 青木勝(世話人)

3月1日、東京北とぴあの研修室にて本会主催の「どう減らす、自動車排ガスによる喘息」と題する「喘息が大気汚染により一層悪化する因果関係」について、弁護士西村隆雄さんの講演を聞きました。当然のことながらよく勉強された講話は分かり易く、力強く、私達の心をとらえました。三十名ほどの参加でしたが、もっと大勢の人に聞いてもらいたい内容のものでした。(この講演については、会報51号で世話人の杉田正明さんのまとめが紹介されています。)

提訴1967年の四日市喘息に始まる大気汚染裁判の一覧表が示され、提訴1982年の川崎、同じく1984年の大阪西淀川では、首都公団、阪神公団を相手に勝訴の報告もありました。裁判に勝っても、病気のため生活苦の人々の現状に胸が痛みます。また、年々患者が増えている事実も恐ろしい。従来の排ガスNO<sub>2</sub>、SO<sub>2</sub>に替わって、微小粒子状物質PM2.5は大変細かく、肺の中に深く食い込み、喘息、肺がんの原因になっていることも知りました。調査結果によりこれらの汚染物質の濃度は日本に比べヨーロッパ各都市の方がはるかに低濃度であることもわかりました。講演の終わりでは、東京杉並区の緑樹帯などの緑化運動により、NO<sub>2</sub>濃度の低下も報告され、緑化運動の大切さを一層認識しました。

会場で配られた「日本の大気汚染を考えるシンポジウム3月27日東京」、「青空の会講演会4月20日東京」のちらし-日本の空をきれいにしようとするこういう集まり、うれしく思いました。私たち

の会も、クルマに過度に依存しない、人や環境にやさしいまちづくりに向けて、これからも人々の意識改革の役をになって行きたいと思います。

こういう運動をしていると色々小さなことにも目がいけます。ある日のある新聞の天気欄に「今日は全国的に晴れてドライブ日和です。ドライブするとき閉め切ったままだと車内の酸素が少なくなり、頭の働きが鈍くなり集中力も低下します。窓を開けて空気を入れかえ、またドライブインに車を止めて外の空気も吸い、ドライブを楽しみましょう。」など読むとドライブの注意事項には成る程と思うものの、今の時代、なぜドライブ奨励か、ウォーキング、ハイキングを書いてほしいと批判的な気持ちになりました。

ちょっと余談を。4月8日、私の住む市では13小学校の入学式がありました。あいにく夜中から大風の伴う大雨の日。新一年生は保護者に連れられるようにして義務教育第一日目を迎えたのか私は案じ続けました。傘をさしてもきつとびしょ濡れ。殆どの家庭がマイカーで登校したのではないのでしょうか。「クルマ社会を問い直そう」と運動している私たち。でもこんな日は悩んでしまいます。(片道子どもの足で3、40分かかる学校もあります。)私ならタクシーを呼んだかな、と考えたりしました。クルマはそういう時のためのもの、という声が聞こえてきそう。では穏やかな日はできるだけクルマに頼らない生活を、と、私たちは声を大きくしていきたいと思います。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

地球温暖化の脅威が今日ほど叫ばれている時ではなく、洞爺湖サミットの主要議題までになっているのに、街を歩けば「地球温暖化なんぞどこ吹く風」とばかりにあいも変わらずクルマの走行は多く、郊外の大型店舗の広大な駐車場もやはりクルマで溢れている。

しかしクルマの走行による二酸化炭素の排出量

は全体の2割と少しであり、街にも郊外にもあれほどクルマがひしめいているのを考えれば、二酸化炭素の排出量は少ないようにも感じる。だが、クルマは走行時のみ二酸化炭素を排出するのではない。生産から解体に至るまでにも大量の二酸化炭素を排出しているし、石油産業、電力会社、道路・駐車施設の建設・補修、損害保険業務、警

察業務等々、「クルマ社会」全体を支えるために排出される二酸化炭素の量は膨大になり、やはり地球温暖化の主役はクルマと言える。

さて、友人のA氏が「日本の自殺者数が年間3万人を超えており、交通死者の7千人を大きく上回っているから、私は交通事故死よりも自殺者数増加の問題こそ真剣に取り組むべき課題だと思う。」と語るのを聞いて少なからず衝撃を受けた。

自殺の直接的動機としては、病身を苦しめてとか、失恋、リストラ、仕事の行き詰まり、多額の借金など様々あるようだ。だが、私には自殺者の増加と「クルマ優先社会」との間には底流で深い関係があるように思えてならない。それはクルマの走行による二酸化炭素の排出量と「クルマ社会」全体による二酸化炭素の排出量との関係とも似通っている。

とかくクルマほど利己的道具はなく、“善良な”人物もひとたびハンドルを握れば速度違反など意に介さないようになって歩行者をも押し退ける。だから子どもたちは屋外でのびやかに遊べず、老人たちは買い物どころか自宅の前の路上でさえ世間話もできない状態だから“内向き”になった。むしろ子どもや老人ばかりではない。

また、中心街が空洞化しただけでなく、農山村を含む地域社会も崩壊し、家族的企業も少なくなった。こうして人間相互が疎遠になって孤独化が進んだ。クルマ社会により直接的に犠牲になるのが交通死者だとすれば、クルマ社会の歪みによる間接的な犠牲者の中に自殺者が多数含まれよう。やはり自殺者数増加の問題に真剣に向き合うには「クルマ優先社会」の問題をも度外視してはならないであろう。（山形県山形市在住）

## 投稿

## アベベとクルマ

松友昭繁

まもなく北京でオリンピックが開かれる。それに因んで今春、朝日新聞が「思い出に残る名場面」を募集したが、東京五輪でのアベベの優勝が、六位に挙がっている。既にあれから44年も経っていることを思えば、彼に寄せる日本人の思いの深さが窺える。「敵は67人のランナーではなく、私自身だった。私はその戦いに勝ったのだ」というレース後の言葉は、右肩上がりでの経済発展に邁進していた当時の人々の心を捉えた。レース中も深い思索を思わせるその風貌から、「走る哲人」と呼ばれたアベベには、孤高の人のイメージが強い。しかし何度か一緒にレースを走った君原健二さんは、選手村での彼の印象を次のように述べている。「会うと必ず、人なつこい目で笑いかけてくれたのを覚えています。」（『君原健二のマラソン』ランナーズ刊）

ローマと東京で連続優勝し、五輪でのマラソン連覇という史上初めての偉業を成し遂げたアベベは、生涯に二度、クルマによる災難に見舞われている。

一度目は、東京五輪の3年前、大阪で行われた「毎日マラソン」に招待された時に起こった。裸

足で走ってローマ大会を制したアベベの人気は、日本でも異常に高く、彼の姿を間近で見ようとすする人々や多数のクルマが、警備員の制止を振り切ってコースに闖入したのである。新聞は、その狂騒を伝えている。「大会はもはやレースとはいえなかった。まるっきり車と人の大混乱で、そのうえ排気ガスの煙幕が立ちこめ、ただごとではなかった」（『朝日新聞』昭和36、6、26）。「（アベベは）9キロあたりで人波と彼を追いかける車に走路をふさがれ、29・5キロでは再び車に邪魔されて歩く」（同上）という事態だった。そしてこの記事は、次のように結ばれている。「とにかく、交通制限のできないマラソンはこれが最後としてほしい」（同上）。当時日本ではクルマの所有台数が飛躍的に伸び、交通事故の死者は1万2千人を超えていた。人間の行く手をクルマが遮る事態は、全国各地で頻発していたのである。

クルマによる二度目の災難は、母国エチオピアで起こった。東京五輪から4年半後、首都アジスアベバ郊外を、深夜の雨にも拘わらず高速で走る一台のフォルクス・ワーゲンがあった。草原の中の道路を時速80キロ近いスピードを出していたこのクルマはハンドル操作を誤り、道路脇の溝に突

っ込んで大破した。翌朝そこを通りかかったバスの乗客が、はずれたドアから上半身をはみ出したまま横たわっている意識不明の男を見つけた。運転していた男は、大怪我を負っており、衣服は雨に濡れていた。この男こそアベベ（36歳）であった。彼は第7頸椎を損傷し、一瞬にして手足の自由な動きを失ってしまった。その後、懸命のリハビリによってパラリンピックに参加したりするが、昭和48年10月、41歳で他界した。死因は、自動車事故を遠因とする脳出血であった。後には妻と4

人の子供が遺された。（『アベベを覚えていますか』山田一廣、ちくま文庫。『マスカルの花道』長岡民雄、講談社）

マラソンのスピードによって世界の頂点を極めた彼は、皮肉にも、よりスピードを誇るクルマという文明の利器によって、自力で走る能力を奪われたのである。かつて「黄金の足」と呼ばれたその足で立つことさえ出来なくなったアベベの姿は、クルマの持つ魔性を今も我々に伝えている。

（愛媛県松山市在住）



## 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、本会報に同封した別紙名簿をご参照ください。以下、今号で紹介記事の掲載希望があったグループ・MLのみ紹介いたします。

### ■ 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20人です。ここのところ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。参加希望者は杉田にメールをください。

（杉田正明）

\*

\*

### ■ 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（メーリングリスト）はクルマ社会を問い直そうとして集まった会員同士の、会の目的の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49人です。参加希望者は杉田にメールをください。

（杉田正明）

## おすすめ書籍の紹介

### ■ 交通運輸政策研究会 『交通政策の提言 2008』

社会経済のグローバル化の一層の進展、温暖化をはじめとする地球環境問題の更なる深刻化、少子高齢社会の到来、規制緩和と施策の推進など国内外の情勢は大きく変化し、交通運輸事業のあり様も著しく変貌しました。

1960年代以降の「高速・大量輸送化」政策の限界や、1980年代末からの規制緩和の歪みが浮き彫りになり、今まさに新たに交通政策を構築すべき時期が到来したと見る事が出来ます。

こうした状況をふまえて、交通運輸研究者と労働組合・労働者で構成された交通運輸政策研究会(会長は関西大学 副学長 安部誠治教授)では、「交通政策の提言 2008」をこのたび作成しました。

交通運輸をめぐる問題に関心のある方に大いに役立つ内容と思われまます。

300円+郵送料にてお付けしております。希望される方は、必要部数と送り先等を明記の上、[masanori@econ.hokkai-s-u.ac.jp](mailto:masanori@econ.hokkai-s-u.ac.jp)もしくは葉書で次の住所までご連絡ください。

〒062-8605 札幌市豊平区旭町4-1-40

北海学園大学経済学部 川村雅則

(川村雅則 北海道札幌市在住)

#### 〈目次〉

#### 第1部 交通政策の提言

- I. 交通政策の提言のスタンスと交通の現状
  1. 地球環境問題の深刻化
  2. 運輸事業の規制緩和がもたらした諸問題
  3. 人口減、少子高齢社会における生活交通
- II. 政府の交通政策を超えて
  1. 地球環境問題への対応
  2. 規制緩和政策の見直し



3. 生活交通・地域交通政策
4. 関係者間の協同の推進
5. 財源の問題

#### 第2部 分野別の政策提言

- I. 鉄道の現状と政策課題
  1. 旅客鉄道—公共交通の基幹的役割を担う
  2. 貨物鉄道—モーダルシフト問題を中心に
- II. バス—地域交通の中核をめざして
  1. 乗合バスの再生に向けて
  2. 貸切バスの現状と課題
- III. 安全・安心なタクシーのために
  1. 規制緩和と安全・安心サービスの低下
  2. 安全・安心なタクシーをめざして
- IV. 安全な航空運送をめざして
  1. 航空ビッグバンをひかえて
  2. 規制緩和後の航空運送
  3. 安全な航空輸送のために
- V. トラック事業の現状と課題
  1. 規制緩和とトラック事業の現状
  2. トラック事業の制度改善方向
- VI. 国民生活を支える港湾物流
  1. 港湾物流の動向と問題点
  2. 港湾物流の制度改善方向

### ■ 今泉みね子『クルマのない生活—フライブルクより愛をこめて』

B6判、198ページ

本体価格1600円

2008年5月刊

出版社 白水社

著者は3年間ドイツ、フライブルクに留学。1990年より同市で翻訳ならびに環境ジャーナリストの仕事をされています。東京都文京区弥生で育ち、著者に言わせるとかなり変わり者の祖父と父親の生活信条を



聞く中で、大いに影響を受けたり、反発したり、それがない交ぜになって著者の人間形成を決定づけたことが覗えます。

著者の父親は『車は走る凶器だ。車を持つと、車が自分の城に思え、理由もなくえらくなったような傲慢な気分になる。だから、他人をかえりみなくもなるのだ。排気ガスをまきちらして平気でいられるという態度からして、それがわかる。』と(家族に向かってだけ)演説していた。(本文から引用)という「クルマ社会を問い直す会」の隠れ元祖のような方。母親は事故を心配して、自転車を買ってくれなかった。ドイツで暮らすことになって、車に乗れないどころか、自転車にも乗れなくて、ドイツ人の友達に呆れられたそうです。

タイトルになった「クルマのない生活」の項から読み出し、驚きました。ドイツでも18歳になったらクルマの免許をとるのは当然で日本と似たり寄ったりとのこと。全体の1/5のクルマ関連の文章を読んでいくと、ドイツの自転車専用道、トラム、歩行者ゾーン、カープーリングなど、私たちにとって羨ましい交通政策やその恩恵を受ける市民生活が書かれています。残りの4/5は著者の子ども時代を含めての自然とのつきあいやドイツでの環境に配慮した生活のエッセイです。断片的ではありますが、日本とは異なるドイツの市民意識や環境対策も伝わってきます。詳細は同著の「ここが違う、ドイツの環境政策」「ドイツを変えた10人の環境パイオニア」(共に白水社)に期待できます。

少数派であっても自分の感じ方、考え方を頑固に(著者の祖父や父親、さらに元夫のように)、あるいは淡々と(著者のように)主張し続ければいいんだと勇気がもらえる本だと思いました。

(杉田久美子 世話人)

## ■阿部等著『満員電車がなくなる日 —鉄道イノベーションが日本を救う—』

新書判、174ページ、本体価格760円

2008年2月刊

出版社 (株)角川SSコミュニケーションズ

著者は本会員で(株)ライトレールというコンサ

ルタント会社を経営している方です。LRTについて出版されるのを期待していたのですが、今回は大都市圏の鉄道交通のあり方についての提案書を出版されました。東大で交通工学を学ばれ、最近までJRに勤務していた方なので、おそらくずっと考えてきたこと

をこの本で披露されたのだと思います。技術の面および制度の面での大胆な改善策を提案しておられます。(杉田正明 世話人)



### 〈目次〉

はじめに

#### 第1章 満員電車の現状と歴史

1. 満員電車の現状
2. 満員電車の歴史
3. 満員電車の歴史は運賃抑制の歴史

#### 第2章 満員電車をなくすための運行方法のイノベーション

1. 信号システムの機能向上
2. 総2階建て車両
3. 3線 運行
4. 鉄輪式リニア
5. 実現可能な輸送力増強量

#### 第3章 満員電車をなくすための運賃のイノベーション

1. 運行方法のイノベーションを実現するために
2. 着席と立ち席の値付け
3. ICカードを使った戦略的プライシング

#### 第4章 満員電車をなくすための制度のイノベーション

1. 運転士免許制度の規制改革
2. 自動車の適正な費用負担

#### 第5章 満員電車のなくなる日を目指して

1. もの地下へ、人を地上へ
2. 忘れてはならないこと
3. 鉄道が豊かさを実現

おわりに

## 2008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順不同でご紹介します。(入力 後藤昇)

●休日的一天、午前中はコミュニティバスで図書館へ、午後は自転車で温泉に行きました。ついでに図書館前のバス停のごみ拾いもしました。車なしの生活がいかに楽しくて健康的か、周りの人に話すように心がけています。車社会に疑問を感じる人がもう少し増えないとなんともならないと思います。会報はいつも大切に読んでいます。これからも地道に車を減らす活動をやってゆきたいと考えます。●いくら法令が整備され、行政が諸施策を展開しても、市民意識が低いままではクルマ社会の変革は容易ではないことを痛切に感じています。会の運営もこのことを念頭において取り組む必要があると思います。●クルマ社会を問い直す取り組みは、何よりも人間が尊重される社会を構築していく上で欠かせない活動です。更なる発展とともに力をあわせましょう。●持続可能な交通体系の確立に向けて努力を続けましょう。●マイ箸、マイバッグを持つ人は増えた。でも、町は相変わらず、マイカーであふれている。マイカー族はミャンマーの巨大サイクロンと地球温暖化は無関係と考えているようだ。●協力的でない会員で恐縮です。●いつも、中身の濃い会報、興味深く読ませて頂いております。拙文も掲載させていただいた事があり、ありがとうございます。会報を購読する為に以前'05~'09年度分まで、振り込み致しましたが、「クルマ社会…」の会員には、現段階ではとてもなれませんので、会員扱いは、しないで頂けますでしょうか？勝手申し上げ、ご迷惑お掛け致しますが、よろしくお願い致します。●皆さんの熱心な活動とお骨折りに、頭の下がる思いです。少しでも会の役に立てばと、名ばかりではありますが、地域活動連絡係を継続します。●最近自転車で走る機会が増えましたが、信号や道路規制が自転車のことを考えていない場所が多くて困ります。まず、歩道橋しかない交叉点を解消しましょう。●今日(4/30)届きました。立派な本(冊子)、ですね。今からゆっくり読んでみた

と思います。地方の私たちは自動車関係の仕事についている人も多く、なかなか難しい問題です。公共の交通手段は、体の弱い人には厳しい状況だし、本数が少ない(バスや電車)。体が痛いときは無理(自転車)だし、etc。でも考えていかななくては……と思っています。●総会準備ごろうさまです。●自転車の研究を初めて8年近くになり、2度目の注目が集まってきました。アジアの自動車化を少しでも止めるため、日本の経験や、問題を分析したいと考えています。土木学会に自転車空間研究小委員会を作りました。●ごぶさたしています。よろしく願いいたします。●会を脱会します。高齢となり、都合上のため。●急に、用事ができてしまい欠席することになりました。総会ではない、別の機会に、みな様とゆっくり、お話ししたり、お酒を飲んだりできると良いと思っています。夏にビールを飲む会でもありましたら、と、よろしくお願い致します。●会員の一人としてどんなことができるだろうかと考えています。●「会費会員」から脱せられず、事務局のみなさんに申し訳ないと思っています。今年のゴールデンウィークも車で遊びに行く人が結構多かったようですが、鉄道などを利用して、利用してわかる運賃、のりつぎ、など不満、不便を会社におつけましょう。●総会のご盛会を。会費納入だけの会員で申し訳ありません。会報は読ませていただいております。●①ガソリン税は温暖化防止に使用せよ→環境税化、②道路計画は、白日の下で、やり直す、③責任者は法に則って、判定を。●加齢につれて「クルマ社会を問い直す」ではなく「クルマ社会は良くない」と断定する度合いがつのるばかりです。したがって送付されて来るせつかくの機関紙その他、あまり(殆んど?)読めなくなっています。●地域で、温暖化防止推進員などと協力して、クルマを減らす運動をしていけばと思います。●今回で退会いたします(会費はスミ)。いろいろ勉強させていただき、ありがとうございました。●2000年に会員になりました。それ以後、年一回の総会出席を楽しみにず〜っと出席してきました。運悪く本年は、別の「クルマ社

会を問い直す会・総会」と同じく、私にとって大事なイベントとダブってしまい、総会のほうを欠席せざるを得なくなりました。お許し下さいませ。来年お会いいたしましょう！●会のますますのご発展を心より祈念しております。●今年も総会に行けないです……「若者のクルマ離れ」が叫ばれて久しいですが、これは単に、金がないから仕方なく、だけで、若者を取り巻く雇用状況が改善されたら、絶対、元に戻ると思うよ。●当会の運営を、気長に続けませう。●『減らそうクルマ、日本の社会では、現在、クルマに乗っている人からクルマ離れをまず実行すること。クルマに乗っていて、「クルマ社会を問い直す」といくら発言しても効果なく、各人がクルマを手放すことから始める』●回答送れて申し訳ありません、よろしくおねがいたします。●最近私の住む八王子市ではコの字型の横断歩道が増えています(交差点で、4箇所中3箇所に横断歩道があるが1箇所に横断歩道がない……葉書には図解があるが写せないので入力者が文章で表現しました)。市役所に聞くと警察にといわれ、警察に聞くと申し訳なさそうにですが、交通事故を減らす為だとの事でした。でも実際には横断歩道が無い所を渡っている人もいます。分かる気がします。そりゃそうだよなあと思います。なにも、とは渡りたくないですよ。●会報誌を通じていろいろ勉強をさせていただくと同時に、会の活動の重要性を強く感じるものです。私の住む北海道でも、事故を始め、過疎地における移動制約の問題など、交通をめぐる問題は深刻です。北海道で会の活動が活性化するよう、一会員として頑張りたいと思います。●私は埼玉戸田市にある自動車学校の指導員として、高齢者講習を昨年秋から担当しています。現役職員として、総会で何かお役に立てればと思っております。これまでの経験上、高齢者本人たちは総論としては、運転を控えるべきだと考えている様です。ただ各論は、特に現役で商売している人にとってクルマは必需品の様です。視力の衰えは多くの方が実感しており、夜間の運転は控える事に賛成の様です。●会報もなかなか読めない不良会員ですが、読むといつもすっきり、感激、リフレッシュさせられます。51号の清水真哉さん『『ガソリン国会』に寄せて』はあまりの歯切れのよさに

大笑い(!)しながら読んでしまいました。脱くるま、地域社会づくり、環境保全、途上国援助……私たちの「正論」では全てつながっていることの改めて気づかされます。世間でも、段々とこれに気づくヒトが増えているのは嬉しいです。遠い道でも歩けば進みます！ということで今年も頑張ってください！●今年度は世話人に復帰したいと思います。実質的な職務の分担は引き受けられませんが、月例ミーティングや省庁交渉などに出席したいと思います。よろしく、お願いします。●初めての参加です。よろしくお願いします。●日本の荒廃の主原因の一つ、長年、ゼネコン産業や自動車産業、軍需産業などの言いなりになってきた、政治の責任だと思えます。公共交通を衰退させ、車の乱用を薦め、道路建設優先により都市を拡散(スプロール化)させ、その結果、交通事故の多発、環境破壊、子供の健全な発育の阻害、小児化、地域コミュニケーションの崩壊、凶悪犯罪の多発を招き、さらに反省なくいつまでもゼネコンや大企業、軍事に回す予算を温存するため、福祉や教育制度、さらには農業や食の安全への予算を削りに削って、私たちの生活崩壊を招いていると考えざるを得ません。10年ほど前に『交通とまちづくり』を自分なりのテーマに、ドイツ、オランダを中心に、数度、旅をしましたが、人間優先のゆとりと豊かさを感じ、日本は30年は遅れているなど感じました。しかし、最近の欧州の「交通とまちづくり、温暖化阻止」の壮大な努力と前進を知ると、日本のこの10年の変化は僅かで、彼我の差は更に広がったと感じます。未来を切り開く、『クルマ社会を問い直す会』の活動が、全国に広がることを期待します。

## 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。

古川量巳(世話人・代表)→(地域活動連絡係)

代表を退任させて頂きました。在任中、どれだけお役に立てたか、いささか忸怩たる思いがあります。

「会」が発足して13年、設立の時に描いた世直しがどこまで進んだのか。クルマの便利さより「人命尊重」や「暮らしの安全」を求め続けて来ましたが、新聞の紙面には交通事故だけでなく「虐待」「殺人」「死刑」の記事が溢れるようになりました。「安全より効率」「人間より金」の新自由主義に日本中が覆い尽くされた反映でしょうか。

そう考えると前途は厳しいようですが、世の中、捨てたものではありません。あちらから、こちらから「これはおかしいよ」と動きが始まりましたね。

代表も世話人も辞めさせて頂きましたがその分地元での活動に力を注ぎたいと考えています。

いろいろありがとうございました。これからもよろしく願います。(神奈川県藤沢市在住)

木村利雄(世話人・会報)→(地域活動連絡係)

2002年度から6年間世話人としてクルマ社会を問い直す会に関わってきましたが、2008年度からは地域活動連絡係として活動していくことになりました。クルマ依存社会は目立った形では転換が進んでいませんが、若者のマイカー所有率の低下、公共交通の復権等変化の兆しも感じられます。今後も社会の動きを的確に分析しつつ、クルマに依存しない自立した真に豊かな地域づくりを目指して皆さんとともに歩みたいと思います。(愛知県安城市在住)

種村康子(地域活動連絡係)

見回せば矛盾だらけの風景です。自然保護の活動をしている人、地球温暖化の研究・対策に熱心な人がクルマで走ります。時間が惜しい、必要な移動手段はクルマしかない等……ごもっとも。長年足となって働いてくれるクルマは車体の傷も目立ち故障しますが、がんばっています。しかし、燃料効率は低下。パソコンも携帯もテレビも冷蔵庫も。経済産業省は家電製品を安全に使える「標準期間」の表示義

務づけの方向とか。まさに「使い捨て国策」かと疑ってしまいます。はて技術立国日本の職人ワザは、そんなヤワではなかったはず。いや賞味期限のように買い替えで生産需要を高める必要があるのかもしれませんが。80代に入った私は、今話題の後期高齢者。人間も「使い捨て国策」にはちょっとすねて天邪鬼(あまのじゃく)的長生きを目指しましょうか。しかし、さすがに足で活動できなくなり、会の地域活動連絡係は卒業させていただきます。ずうっと会員ではいますが。

13年前の会発足の会報1号は8ページ。2号は倍の16ページ。会員数は160人。準備会に集まれた方々は、その熱い思いを「力のある運動体」と会則も活動内容も会員募集も同時進行で整えていかれたように覚えています。

私はそのころ家族の介護で目いっぱい。「大変だろうな」と思っていただけですが、その後、札幌でシンポジウムや写真資料展を開催することになって世話人に、その後地域活動連絡係にと関わらせていただきました。

今の会報は号を重ね、当時の何倍ものページ数で、時間をかけた調査や研究が詰まったお宝なのに、係としてこれを地域の活動に活かし核心にせまる企画ができなかったことに忸怩たる想いはあります。その一方で活動はやはり人。個人情報云々で名簿公開ができなくなってからは、北海道の会員さんにお出ししていた便りも控え、互いに遠くなってからは気軽に声かけできるメンバーも限られたことは残念です。その点はお忙しいでしょうが、東京ミーティングは貴重です。

私はこの1年不調で何もできませんでしたが、退職教員の新聞に「クルマ社会を問い直す」「交通事故後遺症」を掲載。子どもの育成、地域環境に意見をと声がかかり、このテーマは私の生活の軸になっています。同じ方向を目指す友と知り合う喜びも。脳外傷の活動は今年10周年。多くの困難と向き合いながら着々と軌道にのせ、実態に後追いの感の医療研究も今や脳神経科では高次脳が診療科目に表示され、行政だけが遅れをとっています。頸髄損傷、四肢麻痺の山本博子さん(当会会員・FMパーソナリテ

ィ)、板垣美穂ちゃん(15歳で事故に遭いベッドで40歳を迎える。私にこの活動を気づかせた。ご家族は当会会員)は、障害者自立支援の粗くお寒い行政の中で心豊かな日々で私は励まされています。

食糧かエネルギーか世界的課題の今、北海道は地域医療が崩壊、過疎で公共交通の足のない方たちは100km以上離れた病院にクルマで人工透析に通うなど……、問題山積。次世代を担う子どもたちとともに一会員として考えていきます。

(北海道札幌市在住)

峰 節雄(地域活動連絡係)

(宮崎県宮崎市在住)

\* \* \*

新年度の顔ぶれです

杉田正明(世話人再任・代表兼会報)(千葉県松戸市在住)

メッセージは26ページ「代表より」をご覧ください。

足立礼子(世話人再任・副代表兼会報)

また今年度も非力を恥じながら世話人を継続し、会報編集も1年ぶりに担当(分担)することになりました。世話人会は人手不足、新年度の応援をお願いします。

クルマの問題で一番重いのは、やはり命の侵害だと思っています。なぜ一瞬の「ついうっかり」で人の一生を無にしてしまうようなものが、これほど気安く大量にいつでも生活の場を走り回ることが許されているのか、なぜ毎日各地でむごい殺傷沙汰が起きていても今の使い方が根本から問われないのか、10年以上経っても疑問は解けぬままですが。

(東京都三鷹市在住)

清水真哉(世話人再任・事務局メイン)

(千葉県習志野市在住)

メッセージは27ページ「事務局より」をご覧ください。

後藤 昇(世話人再任・事務局)(東京都新宿区在住)

メッセージは27ページ「事務局より」をご覧ください。

青木 勝(世話人再任・会計)

9月7日の関西ミーティングでお会いしましょう。会費振込みよろしくお祈いします。

(大阪府大阪市在住)

朝倉幹晴(世話人再任・宣伝広報)

なかなか会全体・国レベルのために動くことができませんが、地方自治レベルからできることの試みが続ける中で、クルマ社会を問い直す流れの参考になれば幸いと感じております。よろしくお祈いします。

(千葉県船橋市在住)

林 裕之(世話人再任・会報)

クルマは、社会において一定の役割を果たす便利な交通手段であることは間違いありません。しかし今の日本のように、クルマが激増し、多くの人々がクルマに依存した生活を送り、地方の公共交通機関が著しく衰退していく社会は多くの問題を生み出しています。悲惨な交通事故の頻発、大気汚染とそれに伴う呼吸器疾患の増加、騒音、地球温暖化の促進、道路建設に伴う自然破壊など枚挙のいとまがありません。

クルマ社会を問い直すことは私たちが自分の生き方を問い直すことです。目先の便利さや快適さを第一に考える生き方を問い直すことです。そしてこの世のいのちあるすべてのものと共存し、未来世代のことを思いやった生き方を見い出してゆくことです。

引き続き「クルマ社会を問い直す会」の世話人をさせて頂くことになりました。微力ですがよろしくお祈いします。

(山口県萩市在住)

杉田久美子(世話人新任・宣伝広報)

再び、世話人になりました。住んでいる地域と職場がある地域で「問い直す会」とは離れた小さな活動を始めて3~4年が経ちました。対面で一緒にする活動は直接の人と人の触れあいがあり、することも具体的なので、実感が伴い、達成感もそれなりにあるので楽しい。

それに比べて「問い直す会」の活動は地域で孤独だったり、問題が難しく、問題意識を持ちながら

も何もできなくて辛くなるが多かった。でも、「問い直す会」がない私はない。その視点があるから、考えようとするし、小さな声であっても、挙げていこうとする。だから、この会の会員は気持ちを共有できる同志のように思っているのだが、たまにあって議論をすれば、むしろ意見の違いを感じてしまうことも多い。その中で、実際、地元で着実にいい活動をしている会員の生の声を聞くと、勇気づけられる。

世話人になってしたいことは会員間の橋渡しと、地域で関わっている活動に「問い直す会」の発信をすることです。新世話人会で分担した役割は学習会や講演会などの大小のイベントの広報です。順次、無理、無駄、漏れのない広報体制を皆さんのご協力を得ながら作りたと思っています。会員の皆様にもお知恵をお借りしたいです。宜しくお願ひします。  
(千葉県松戸市在住)

#### 井坂洋士(新地域活動連絡係)

この度、地域活動連絡係に就任させていただくことになりました井坂と申します。私が住む川崎市を中心に、地域交通の問題に取り組むための場として「持続可能な地域交通を考える会」(<http://sltc.jp/>)での活動をすすめているところですが、本会とは目指すところが近いと感じ、遅まきながら昨年秋に入会させていただいたところです。その後は東京ミーティングや意見書提出などで皆さんには大変お世話になりました。まずはこの場を借りて御礼申し上げます。

ところで、いま世界的な危機の訪れが指摘されてやまない気候変動(地球温暖化)の問題について、この問題に取り組む方がよく言われるのですが、“Think Globally, Act Locally”——つまり広い視野でもって考え、身近なところから行動することが必要だと言われています。それを実行に移した欧州では「低炭素社会」化が着実に進められている反面、それを怠ってきた日本や米国では温室効果ガス排出量の削減が進んでいないことは、数値の上から客観的に評価される事実です。

この気候変動は、私たちひとりひとりが化石燃料を使うことにより無意識のうちに排出される二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスが、世界的に見ると膨大な量になり、その二酸化炭素が熱エネルギー

を貯め込む性質が作用することで地球全体の熱循環を狂わせ、気候を変動させるという仕組みになっています。

これと同じことが、私たちが取り組む「クルマ社会」にも言えるのではないのでしょうか。このクルマ社会は、私たちひとりひとりがクルマを使うことにより無意識にうちに引き起こす大気汚染や騒音などの公害、気候変動、および意図せず起こす「交通事故」や、公共交通離れが進むことで起きる地方鉄道やバス路線の衰退(による交通弱者の発生)といった諸問題を引き起こす仕組みになっています。

つまり、自動車問題も気候変動(地球温暖化)も、私たち自身が被害者になるとともに加害者でもあることが、問題解決を複雑にしているように思えるのですが、こうした問題を解決するためには、全国的な取り組みと、地域毎の取り組みの両方を進めてゆくことが必要になりそうだと思うのです。

様々なものを壊しながら自己増殖している「クルマ社会」の不経済成長を食い止め、私たちの生活環境を良いものにしていくことにつながる「脱クルマ社会」化の取り組みをすすめていくために、微力ながらも地域と全国規模の両方で取り組みたいと考えているところです。

今後ともご指導・ご協力をいただければ幸いです。どうぞよろしくお願ひいたします。

(神奈川県川崎市在住)

\* \*

継続される地域活動連絡係の方でメッセージ掲載希望のあった方のみ以下に掲載いたします。

#### 富田悦哉(地域活動連絡係・継続)

非力ですが地域活動連絡係を継続します。(自転車で30分くらいの範囲はカバーしたいと思っているのですが)お近くの方々よろしくお願ひします。

(東京都世田谷区在住)

#### 三宅浩太(地域活動連絡係・継続)

今年(2008年)も、地域活動連絡係を担当させていただくことになりました。しかし、その責務をどの程度まで果たせるものか、はなはだ疑問に思っております。

顧みますと、当会は1995年5月27日に設立されており、早や13カ年間に経過しました。その間、クルマは増加し、道路単位面積あたりのクルマ所有の密度は世界一になり、相変わらずクルマ優先の社会体制は継続されています。

昨年までは熊本市に在住いたし、熊本の大气汚染を考える会にて(毎月1回以上の運営委員会開催の他、時機を見て行政への要請等)、クルマ(主としてマイカー)の弊害を訴える機会がありましたが、現在は神戸市内へ転居いたし、その機会を無くしております。

従いまして、現在は当会の会報の記事や、総会(年1回)にて勉強させて貰っています。そこで先ず当会の継続を念頭に、出来得る事業に頑張っていきたいと思います。「継続はチカラ」という鉄則が存在するからです。(兵庫県神戸市在住)

#### 高橋大一郎(地域活動連絡係・継続)

埼玉県戸田市で教習所教官を勤める高橋です。今年6月から、聴覚障害者の免許取得が可能になりました。それに合わせ、仕事の一環で手話の勉強を始めました。

今日本は、経済発展の時代から、少子高齢の福祉時代への転換期にあります。ハンディを補う為の車利用の機会を増やし、逆にハンディが無い人の車利用を制限すべきです。

経済再優先の場合、車に「速さ」が求められましたが、福祉優先の場合「速さ」は余り必要ありません。車が最高20キロで走れば、事故が激減し、自転車レーンを必ずしも設けなくて済むかも知れません。(埼玉県戸田市在住)

#### 梅沢 博(地域活動連絡係・継続)

クルマやバイクの運転は割と好き。でも、歩きや自転車はもっと好き。道路はみんなのもの。クルマばかりが優先されて、他の手段での移動者がいないがしろにされる道路事情、交通行政には納得できない。誰もが気持ちよく、不安を感じないで暮らせる世の中の実現を願いつつ、名ばかりではありますが、今年も係を継続します。(茨城県つくばみらい市在住)

\*以上のほかの継続地域活動連絡係の方々のお名前は本会報送付時に同封した名簿をご覧ください。

## クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車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、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記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。

## 代表より 杉田正明

私は代表の器ではないのですが、世話人の中で一番年上ですでお引き受けしました。体力、記憶力の甚だしい衰えを感じており、数年が限界でしょうから、数年以内に他の方にバトンタッチすることを目指してやれることをやろうと思っています。

私たちの会は、会員の各自が、自分のやれること、自分のやりたいことを、1人で、できるなら協力して、さらにできるなら会として、やると言うことの積み上げだと思っています。個々の人がやれることで頑張っていたら活気が出てくると思っています。

それぞれの地域で、やれる人は、1人で、あるいは仲間と協力して、分離信号を要求したり、ハンプを要求したり、自転車道を要求したり、歩道橋や地下道のあるところでの地上の横断歩道を要求したり、……していくことが重要だと思います。また現実的な条件があるならば、仲間と、あるいは組織に入って、コミュニティバスを要求したり、路面電車を要求したり、ロードプライシングを要求したり、……していければ“楽しい”でしょう。具体的な行動が苦手な人は、クルマ社会の現実を勉強し、観察・考察を深めることもよいでしょう。そしてそれを会報に発信していただければとても結構と思います。

私自身は、問い直す会からの社会に対するアピール発信の一端を担うことが自分に合っており、そこに

重点を置きたいと思っています。先日発行された私執筆の冊子にはいくつか世間であまり言われていない知見を含めたつもりです。冊子の柱ともいべきいくつかの項目から、今年度、自動車の安全性能基準制定と自動車に対する社会的費用課税を会の重点テーマとして取り上げることが総会で承認されました。これに取り組んでいきたいと思っています。

会報の今号で井坂さんがガソリン税等に関する意見書提出について報告されています。今回の意見書提出に私が一番意義を感じているのは、「クルマ利用を削減しなくてはいけないこと、そのためにはこれまでの課税ではだめでクルマに対する課税を従来の水準より引き上げるべきこと、それを環境税とか炭素税とか渋滞税とかの比較的良好見かける概念を越えて、社会的費用全般に対する課税として主張したこと、即ち温暖化や混雑の社会的費用だけでなく、交通事故や排ガスによる喘息等の費用もクルマは負担すべきであることを主張したこと」であると考えています。道路財源の一般財源化は民主党も自民党も言う状況になり、その後閣議決定されました。そうした中で今回提出意見書の一番の意義は、社会的費用全般に対する課税を、(明快さに欠ける部分がありますが、)言ったことだと考えています。

## 会計より 青木 勝

**会員継続をお願いします。当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。**

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。

ラベルシールの宛て名の上部に「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。

2008年4月1日から2008年5月27日までの会費・寄付納入者・団体は89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、(会報本号に同封した別紙名簿参照)青木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。

## 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っています。

●ブレーキとアクセルの踏み間違いによる重大事故が頻発しています。

03年にロサンゼルス市の青空市場で86歳の高齢者が誤ってアクセルを踏み10人を死亡させるという衝撃的な重大事故がありました。日本でも原因を同じくする事故は起こり続けています。

この種の事故で特徴的なのは、飲酒運転の場合もありますが、原因者が高齢者である場合が非常に多いことです。そのためこれを高齢運転者問題の範疇に入れて捉えようとする向きもあるようですが、誰が運転しようがブレーキとアクセルを踏み間違えるなどという失敗があり得ていい訳はありません。自動車以外の製品であれば、一度の死亡事故で大きな社会問題となったでしょう。ところが自動車では常のこととして、何人、人が死のうが社会は平気の平左です。

この種の事故が起こるのはオートマ車に特徴的で、マニュアル車ではまずないとも聞きます。いずれにせよフェイルセーフの設計思想に基づき、ヒューマンエラーが事故に繋がらないように二重、三重の防御がなされていなくてはならないはず。これだけ事故が頻発しているながらメーカーが何ら対策を取ろうとしていないとしたら、怠慢と批判されても止むを得ないでしょう。

最近、富士重工業が一部車種でAT（自動変速）車のペダル踏み間違いによる急発進防止の機能を付加した

と報道で知りましたが、こうした技術があるのなら、その機能の備わっていない自動車を販売することがどうして許されるのでしょうか。

新年度の会の活動の重点テーマとした自動車の安全基準の最重要の項目として、自動車が操作の誤りにより急発進することのない安全設計の義務化を会として強く求めていきたいと考えています。

さて2008年度の総会も無事終了し、新年度も後藤昇さんと事務局を担当することになりました。今年もまたご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

(清水真哉)

●今年も清水さんとともに事務局を担当します。よろしく申し上げます。

さて今年の抱負？ですが、去年も書いたのですが、会員からの会報、印刷物の送付の要請に機敏に対応するという事です。去年は機敏に対応できなかったがありました。それを反省し、今年も抱負、目標に掲げて改善を図って行きたいと思っています。

また今年、会員が、世話人、事務局にどういうことをしてもらいたいと感じているか、積極的に情報収集したいと考えています。世話人、事務局の活動に生かしていきたいと思っています。

具体的にはアンケートの実施です。どういう形になるか現在思案中ですが、実施のときはご協力をお願いします。(後藤昇)

## 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。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。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、「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。

※会報『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～51号)一冊100円でお分けします(送料は別)。会の13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)、冊子「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)、冊子「脱クルマ、その課題の広がり」(杉田正明著・51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(会報本号送付時に同封した名簿参照)まで。

# 案内板

## ■東京ミーティングにご参加ください 《8/23・9/27・10/25》

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8月23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。

8/23以降の予定は、9/27、10/25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考えられます。

電話による確認は090-6931-6051 (杉田)まで

担当 後藤昇  
(世話人 会報本号に同封した名簿参照)

**\*\* 9月7日・関西ミーティング案内は14ページをご覧ください \*\***

## ■「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(会報本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)でお願いします。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