

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kstn@red.zero.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

54

2009年1月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



JR福井駅近くのホテルから見下ろした交差点と、福井城のお堀近くの交差点です。路面電車サミットに行ったとき撮影しました。先日埼玉県越谷市でもこの形の横断歩道設定に出くわしました。なぜ歩行者にコの字の回り道を強いるのでしょうか。(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

会の活動報告

- 「高速道路料金の大幅引き下げの差し止めを求める緊急共同声明」を発表提出(井坂洋士)……………2
- 「フライブルク市の交通政策と持続可能な未来交通」講演会を開催(中村欣嗣)……………5
- 映画会と関西ミーティングを開催(青木勝)……………9
- 横浜カーフリーデーに参加(後藤昇)……………9

会員の活動報告

- 第9回全国路面電車サミット福井大会を開催(内田桂嗣)……………11
- 環境・交通・まちづくり市民フォーラムでアップール(杉田正明)……………16
- 「クルマを止めて地球温暖化防止に貢献しよう」と講演(古川量巳)……………19

呼びかけ・構想提案

- この国にも真の交通被害者の死を悼む日を(佐藤清志)……………20

- 全国乗り捨て可能貸し自転車ネットワーク構想(井上恵弘)……………22

論文寄稿

- 規制緩和とトラック運送業(Ⅲ)(川村雅則)……………24

投稿

- 通学路に一層の関心を(椎名文彦)……………26
- 加熟するゴルフ報道と背景のクルマ社会(小林和彦)……………27
- 『お母さん、ごめんなさい!』(木村孝子)……………28

案内

- クルマ社会を問い直す会
2009年度総会・講演会 案内……………29
- こども環境学会2009年大会 案内……………29

メッセージほか

- 代表・事務局・会計より……………30
- 案内板/投稿規定……………32

「高速道路料金の大幅引き下げの差し止めを求める緊急共同声明」を発表提出 井坂洋士(地域活動連絡係)

高速道路料金の大幅引き下げが「生活対策」!?

2008年10月30日に麻生首相が「追加経済対策」として『生活対策』を発表し、その中に、土曜・休日の乗用車に限り高速道路をどこまで乗っても料金は上限1,000円(※1)とする「高速道路料金の大幅引き下げ」が盛り込まれました。これは一部の「マイカー」利用者だけを優遇するもので、クルマ社会を問い直す活動に取り組んでいる私たちにとって到底看過できる内容ではありませんし、後述するような理由から、税金・公金の使い道としても不適切なものです。

政府が「高速道路料金の大幅引き下げ」を検討していると報じられた10月29日の夜、beyond-car メーリングリスト(※2)に発信された速報を見て衝撃を受けました。当会会員の方はもとより、他会で自動車問題への取り組みをされている方々にも情報提供したところ、この政府の対応に疑問や怒りを感じておられる方が多くおられました。私たちがこの事態を看過してはいけません。そう思った筆者は、取り急ぎ呼びかけと意見の取りまとめを行ったところ、皆様のご理解・ご協力をいただき、2日弱の短い時間で6団体(※3)のご賛同をいただくことができました。

そこで、本会を含む諸団体が共同で、『生活対策』が発表された翌31日に「高速道路料金の大幅引き下げの差し止めを求める緊急共同声明」を発表・提出しました。この共同声明で訴えたことは次の4点です。

1. これは「生活対策」ではない

土休日の乗用車の高速道路料金を値下げしたところで、生活に困っている人を助ける効果があるとは考えられず、むしろ不要不急の「マイカー」が増えて道路混雑を助長するなどの悪影響が予想されます。

値下げを呼び水に増えた土休日の「マイカー」は、高速道路上はもちろん、クルマが高速道路

に乗るまでには一般道を走りますから、生活道路を含めた全体でクルマが増えることにつながり、歩く人、自転車や路線バスを利用する人は、交通事故の危険や道路混雑の悪影響を被ることになるのです。日々の生活で利用する生活道路に危険を増やす政策の、どこが「生活対策」なのでしょう。

しかも、後述するように公共交通から「マイカー」への乗り換えを促進する効果があるとの試算もされています。ほとんどのクルマは輸入した石油がなければ走りません。石油消費量を増やしたところで、せっかく稼いだお金が国内経済に回るのではなく、せっせと「産油国」に流出させてしまうことになるのです。

このような事から、「本件「対策」は「生活対策」にはならず、目的を果たさない。」と訴えました。

2. 環境汚染を引き起こす人を優遇する制度である

高速道路料金を値下げしてクルマが増えれば、当然に大気汚染や騒音などの環境汚染も悪化することになるでしょう。もちろん地球温暖化の悪化にも拍車をかけることになってしまいます。今年から京都議定書の約束期間が始まり、ただでさえ温室効果ガスの排出量削減が急務になっている時に、政府はまるで逆行する政策を打ち出しているのです。しかも、環境負荷の高い「マイカー」を選ぶ人が得られる恩恵は、環境負荷の低い公共交通を選んだ人は得られないのです。

このような事から、「より多くの環境汚染を引き起こす者が優遇される制度となり、環境保全に逆行する。」と訴えました。

3. 鉄道利用を不当に不利にし、公共交通離れを進める

環境負荷の低い公共交通を選ぶ人が損になる。この制度は、ただでさえ厳しい経営状況の公共

交通事業者に深刻な影響を及ぼしかねません。特に地方鉄道に与える影響が大きくなると懸念されます(※4)。

上岡直見さんの試算(※5)によれば、たとえば大阪府吹田市の千里ニュータウンに住む家族(大人2人・子供2人)が伊勢志摩に旅行に行くことを想定すると、現状で鉄道23%・クルマ77%のシェアが、仮に高速道路が無料になると鉄道16%・クルマ84%へと変化すると試算されています。高速道路料金が下がれば、競合区間の鉄道の客を奪うわけです。

そもそも、鉄道も高速道路も民間の株式会社が営業しているもの。そのうち片方にだけ巨額の税金を投入して経営を有利にさせることが、果たして妥当なのでしょうか。経済原則にも反する政府の愚策に対し「**市場原理に反し、不公正な競争を助長する。**」と訴えました。

4. 公金の使い道として正当でない

前述のように、鉄道も高速道路も民間企業が運営していますから、国が一方的に値下げしろと言ったところで、道路会社がただで値下げするはずはありません。今回、高速道路料金の値下げ分を国が代わりに支払うのですが、報道によるとその費用が5000億円もかかると言われています。

しかし、これで得をするのは一部の「マイカー」利用者ばかり(※6)。それが例えば環境負荷の低い公共交通を優遇するという事ならば筋が通る(※7)のですが、環境汚染など様々な弊害を引き起こす「マイカー」を使う人だけが優遇されるべき理由があるのでしょうか。そのような説明を政府は一切していません。

このため、「**受益者が一部の「マイカー」利用者等に限られ、公平性を損なう。**」と訴えました。

発表後の反応

この声明文は、内閣府(内閣総理大臣宛)、国土交通省、環境省、経済産業省(各大臣宛)、主要政党、主要報道機関と関係記者クラブに送付しました。また、公共交通事業者(JR旅客6社、民鉄協、日本バス協会)にもお送りしています。このうち、一部の鉄道会社から御礼のお返事を

いただきましたが、残念ながら政府、政党、報道機関からの反応はありません。

一方、日頃から自動車問題に取り組んでおられる諸団体に呼びかけたところ、青空の会、エコ・クリエイターズ・クラブ、かながわ環境市民ネットワーク、持続可能な地域交通を考える会、自転車スイスイ、横浜の公共交通活性化をめざす会、全国交通事故遺族の会、および個人賛同者14名からご賛同いただくことができました(11月末日時点、団体名は五十音順)。

この共同声明では短期間で多くのみなさんにご賛同いただけることを最優先したため、訴えが物足りないと感じる方もおられるかと思えます。とはいえ、このように問題の多い「高速道路料金の大幅引き下げ」に対し諸政党やマスコミがほとんど批判をしていない様子を見ると、私たちが言わなかったら誰も言わなかったのかもしれない。この国では自動車もたらす負の部分への関心が薄いと感じられますが、その問題をいち早く認識することのできた私たちは、今後とも取り組みを続けてゆく必要があると実感されました。

この共同声明や本稿についてのご意見などを、メーリングリスト(※2)、または <http://sltc.jp/contact> よりお知らせください。

(神奈川県川崎市在住)

※1 首都高速道路、阪神高速道路を除く。また大都市圏の一部区間を含む場合の上限は1,500円。

※2 本会が運営している会員の情報交流のためのメーリングリスト(ML)。電子メールをご利用の本会会員はどなたでもご参加いただけます。参加ご希望の方は本会事務局へお問い合わせください。

※3 共同声明発表時点。11月末日時点では賛同8団体、賛同個人14名。

※4 新幹線などへの影響も考えられますが、たとえば東海道新幹線が走る東京都～愛知県間の移動を見るとJR利用が全体の93.5%に対し、自家用乗用車は2.8%でしかない(平成18年度旅客地域流動調査)など、もともと鉄道利用の割合が大きいことから影響は小さいと考えられ、むしろ既に自動車と競合している地方鉄道への影響が懸念されます。

※5 上岡直見「高速道路料金値下げは鉄道に打撃」、JANJAN、2008年11月04日。→ <http://www.news.janjan.jp/government/0811/0811020701/1.php>

※6 この他、石油・自動車関連産業、高速道路で営業する店

舗等、一部観光地の「ドライブイン」などが利益を得ることになるのですが、いずれにせよ全体の中のごく一部でしかありません。

※7 欧州などでは、公共交通の運営に対し手厚い公的負担をしています。これは交通にかかる環境負荷の低減であった

り、高齢者などの交通弱者の移動を保障するためであったりと、正当な理由を伴うものです。税金・公金を支出するには相応の理由が必要になり、政府や政治家にはその説明責任を果たしてもらう必要があります。

内閣総理大臣	麻生 太郎 殿
国土交通大臣	金子 一義 殿
環 境 大臣	齊藤 鉄夫 殿
経済産業大臣	二階 俊博 殿

2008年10月31日 青空の会
エコ・クリエーターズ・クラブ
かながわ環境市民ネットワーク
クルマ社会を問い直す会
持続可能な地域交通を考える会
自転車スイスイ

高速道路料金の大幅引き下げの差し止めを求める緊急共同声明

本年10月30日に政府が発表した『生活対策』に盛り込まれた「高速道路料金の大幅引き下げ」について、下記の理由からその正当性がないものであるとともに、環境汚染などの不正を助長し、しかも私たち現役世代およびその子孫に大きな禍根を残すものであることから、その差し止めを求める。

1. 本件「対策」は「生活対策」にはならず、目的を果たさない。

「生活対策」としているが、土休日の乗用車に限った適用であることから、不要不急の「マイカー」利用を誘発する以外の効果は想定しにくく、生活に困る人を助ける効果を期待できないばかりか、自動車交通量の増加により道路上の危険性が増し、交通事故の増加など生活不安を助長するおそれすらある。また、公共交通機関から「マイカー」への乗り換えを誘発した場合、石油消費量を増加させ、結果として所得の海外流失も懸念される。

2. より多くの環境汚染を引き起こす者が優遇される制度となり、環境保全に逆行する。

自動車は様々な環境汚染物質を排出し、その利用は大気汚染公害、酸性雨による土壌汚染や気候変動（地球温暖化）などの一因になるものだが、それを抑制するためには、環境負荷の大きな交通手段の利用を抑制し、環境負荷の小さな交通手段を選択する人が報われる経済社会をつくるべきである。本件「対策」はこれと全く逆の効果をもたらす、持続可能な低炭素社会の実現を求める社会的要請に反するものである。

3. 市場原理に反し、不正な競争を助長する。

鉄道、高速道路ともに民間事業者が営業しているものだが、本件「対策」は鉄道事業者等を著しく不利に、高速道路会社等を著しく有利にするよう働くものであり、政府が尊重しているはずの市場原理に反することになる。また、ただでさえ環境汚染等の負担を免れている自動車の利用を一層有利にし、旅客交通手段間の競争の不正を助長することにもなる。

4. 受益者が一部の「マイカー」利用者等に限られ、公平性を損なう。

投入される多額の税金等の受益者が一部の「マイカー」利用者等に限られ、その一部の者のみが優遇されるべき何らの正当性も存在しない上、負担は現役世代および将来世代の全国民にかかるものであり、公平性を著しく損ない不当である。

以 上

青空の会 <http://www.ne.jp/asahi/aozora/tokyo/>
エコ・クリエーターズ・クラブ http://web.mac.com/eco_01/
かながわ環境市民ネットワーク
http://sns.yokohama150.jp/community.php?bbs_id=209
クルマ社会を問い直す会 <http://red.zero.jp/kstn/>
持続可能な地域交通を考える会 <http://sltc.jp/>
自転車スイスイ（東京都小平市）

担当：井坂（持続可能な地域交通を考える会）
お問い合わせ→ <http://sltc.jp/contact>
FAX: 020-4664-6084
<http://sltc.jp/file/2008/10/20081031seimei.html>

「フライブルク市の交通政策と持続可能な 未来交通」講演会を開催

中村欣嗣(地域活動連絡係)

ドイツ：フライブルク在住の環境ジャーナリスト村上敦氏をお招きしての講演会を2008年11月8日(土)、15:00時から17:30まで、札幌市立大学サテライトキャンパスにて開催しました。参加者は約50名余でした。クルマ社会の北海道では、公共交通の話はなかなか関心が薄く難しい話です。今回は都市行政などこの分野に関わる方々、JRやバス会社の方々に積極的に案内を出し、参加を呼びかけました。また、大学の街中の教室(サテライトキャンパス)を利用させていただくことで、若い学生さんにも来ていただき、この種の問題に興味を持ってもらうきっかけになったのではと思いました。

講演に先立ち種村康子さんからは、現在の縦割り行政がクルマ社会を含む様々な現実の社会問題に対応できていない現状の課題やスウェーデンの「ビジョンゼロ」のお話がありました。

以下は村上氏の講演を私中村の責任で要約したものです。

(北海道岩見沢市在住)

歴史と背景

日本に憲法があるようにドイツには「基本法」がある。第1条は「人間の尊厳は不可侵である。これを尊重し、および保護することは、すべての国家権力の義務である。」とある。また、第11条には「すべてのドイツ人は、連邦の全領域において移動の自由を有する。」この権利は、伝染病などの特別な危険がある場合や、自然災害もしくは重大な災害事故に対処するために必要な場合などにだけ制限することができる。ドイツではこの第1条と第11条の基本法が交通政策の精神となっている。したがってドイツ全土を基本的には公共交通網で整備するという精神がある。有名なアウトバーンもこの思想に基づき整備されている。残念ながらこのアウトバーンの存在もありドイツにおける交通事故死者は日本より

多いのが現状である。

ドイツでは人口が百万人を超える街はベルリン、ハンブルグ、ミュンヘンのみでその他の都市は数十万という規模であり、日本とは都市の人口規模概念がやや異なる。フライブルクは人口22万の都市で、ドイツでは中小都市という認識ではない。

1800年代の後半、電力会社がフライブルクでも営業し始めるが、当時は夜のみ電気を使い、昼間は利用範囲が少ない社会であったためにこの余剰電力を使う手段として1901年、電気式路面電車が営業を開始する。二度の大戦を経て、戦後の復興が始まり、クルマ社会が始まる。ドイツでは1955年から1965年の間にモータリゼーションが完成した。アスファルト舗装の道路を造り、クルマを使わせるというのが国策となった。日本と同じように道路は「生活空間」や「社会福祉空間」から「クルマが通行する空間」という認識が変わっていった。

ところがクルマが増えるにつれ、都市では渋滞が発生、中心市街地の優位性が失われていく。フライブルクでも6路線あった路面電車が1972年には2路線まで減っていく。ドイツ内の他の都市も同じ状況に陥っていく中、国は各自治体に戦前のままの都市を維持していくのか、クルマ交通に適応した都市に改造するのか選ばせる。そしてフライブルク市は戦前に近い都市骨格を残すことを決議する。

都市計画と交通政策

欧州では公共交通は採算に合わないというのが共通認識としてある。インフラ整備は「公」が100%出し、運営(燃料・人件費など)はフライブルクの場合、50%負担である。残りの半分が運賃収入で賄われる。つまり運賃だけでは採算は採れていない。公共交通は先に述べた基本法で守られている概念なのである。フライブルク市は年間12億円を公共交通の運営に投じている。ド

イツでは路面電車を考える場合、人口密度140人/ha以上が成立条件である。この数字は日本の地方都市の計画ではかなり過密な感じになるがこれ以下では公共交通網は成り立たない。日本では東京都内がこの数字に近い。ドイツでも70年～80年代、郊外の1戸建志向が一時強まるが、都市の経営上うまくいかないことに気付き、その後「コンパクトシティ」の概念が強まり、多くの自治体で戸建の住宅開発に規制をかけている。フライブルクは人口22万人だが建物棟数でみると約1万棟である(世帯数は約10万)。ほとんどすべての人が集合住宅に住んでいる。戸建が広がる住宅地では人口密度が低すぎ、路面電車はおろかバス交通でさえうまくいかないという反省があったからだ。この密度のおかげで22万人の都市で中心部から8方向に伸びる路面電車が朝の5時から深夜0時半まで7.5分に1本運行できている。路面電車の総延長は28キロ。市民の7割が停留所まで歩いて5分のところに生活する、ということが可能になっている。バス路線に注目すれば市民の95%までが停留所まで5分のところに住む。市内公共交通の利用率は、路面電車が7割、バスが3割である。朝6時から深夜0時まで運行している。

レギオカルテ(地域定期券)

市民が公共交通を利用しやすくする手立てとして重要なのが「レギオカルテ」といわれる「地域定期券」である。南北に約60km、東西に約70kmのフライブルク域内にある17の交通会社、総延長2850kmの営業運行距離をこのカード1枚で移動できる。1か月47ユーロで家族内では貸すことも自由である。このカードの導入で乗客は2倍に伸びた。現在市民1人当たり180回/年、公共交通を利用している計算になっている。

自転車交通と自然エネルギー

フライブルク市の交通政策で主要なものの一つとして自転車交通がある。自転車はモータリゼーションが進んだ頃は車を買うことができない人の乗り物とみられる風潮があったが、1970年には交通網の一つという位置付に変わる。フライブルクでは1976年から自転車道の整備が進

み始め、ドイツ全土でも1990年から整備が進められている。フライブルク市では現在全道路網500kmに対して420kmの自転車道が整備されている。また、市内には中央駅の有料駐輪場1000台分を含め市中心部に6000台分、その他に2000台分、計8000台分の駐輪スペースが整備されている。

ドイツ政府が毎年、継続して一定金額を負担して自転車網を整備する理由の一つは高速道路をつくるより、地元の資材・人にお金落ち、地域振興・雇用対策になるという面がある。特に90年の東西ドイツの統合で失業率が10%を超えたこともあり、この流れが加速した。石油産出国にお金を払い、消費すれば消えていく石油に多額のコストをかけるより、自転車道路網の整備は手間がかかり(地元の雇用が生み出され)、大企業によらなくても工事ができる(地元にお金落ちる)というメリットが大きい。屋根の上に設置する太陽エネルギー発電や風力発電を推進するのも自然エネルギーは決して請求書をよこさないが変換にはお金がかかる、つまり産業の育成・雇用の創出という考えに基づいている。

自動車交通

フライブルクでも自動車による交通分担率(モーダルスプリット)は依然25%程度ある。2020年の計画でもこの数字に大きな変化はないと見込んでいる。ドイツでは制限速度は大きく3つに区分される。町と町を結ぶ道路は100km、市内の幹線道路網は50km、その他は30kmである。市内の300か所に「遊びの道路」といわれる道路があり、ここではクルマは子供や人に遠慮して走行する。日本で最近進められているカーナビなどを使い渋滞を避けて交通量を迂回させるシステムは幹線道路の交通量を生活道路に引き込む危険があり、幹線道路、生活道路の概念が明確に分かれているドイツでは導入されないだろう。

トランジットモールと駐車料金

フライブルクの中心街は「トランジットモール」といい、路面電車やバスなどの公共交通と歩行者のみが入ることができ、マイカーの乗り入れが著しく制限されている。どうしても車を



写真提供：中村淳氏

使いたい人のためにモール周辺には駐車場もある。駐車場は市内を三つのゾーンに分け、中心部に近いところほど駐車料金が低い設定になっている。車自体は便利な乗りものであり、車自体を悪者扱いにはしていないが使い方に問題があったと考えている。駐車場の料金体系も公共交通の使用を促す一つの手段になっている。

フライブルクのこれから

ドイツも少子化が進んでいる。人口ピラミッドを見れば、これから福祉や医療にお金がかかるのは避けられない。消費税は19%まできている。都市ではある密度以上の人口で住むことによってはじめて効率的な市民サービスが受けられる。最も優れた交通計画は交通を発生させないことだ、という考えがある。一次産業以外はコンパクトシティに住んでいくしかないであろう。

質疑応答

質問/ 日本から見ると、いいとわかっていても日本では無理だよな、というような画期的な政策がフライブルクやドイツでは、次々打ち出されます。また、市内を空洞化させないために郊外型店舗では売れる物まで規制をかけているということを知ったことがあるのですが、どうして

そんなことが可能になるのかそのあたりの事情をお聞かせください。

回答/ フライブルクでも80年代、アメリカ資本のウォルマートなど大型店の出店を阻止できなかった。規制をかける法律がなかったからだ。そこでフライブルクでは市域をいくつかに分け、中心市街地と地域の核になるいくつかの商店街地域とを指定した。そしてここ以外の場所では食料品や日常雑貨などは売れない、という条例を作成した。他の街の資本の大型店では利益はその街に落ちず、地域経済がうまく機能しないということに気付いたからだ。この条例後、ウォルマートは撤退し、現在郊外店はクルマを使ってしか運べないような商品：ガーデニング関連や大型雑貨・家具店としてのみ存在している。

また、そういう条例を決めていく議会だが、これも日本とはだいぶ違っている。フライブルクの場合、議員は48名。地方議会はすべてボランティア。別に職業を持っている。議会や議員活動で時間が割かれる分だけの報酬をもらう。フライブルクの議員で15万円/月程度。地方議会では職業議員というのはいない。職業議員では、自分が次も当選しそうなこと以外しないということに陥りがちだ。各党派が議席一杯の人数を出すことができる。議会はその街のことを決めて

いくプロ集団である。法律がわからなくては困るので弁護士、お金も関わるので税理士や会計士、都市計画にも精通しなくてはならないので都市計画家や建築家もいる。医療のことで医者が入る場合もある。フライブルクは大学街なので学生も加わる。こういう人たちが構成された党派のうち、どこの党派が良いかと市民が判断するのが選挙だ。

また、行政制度も違う。行政も高度な専門職という認識だ。日本のように何年かおきに部署が変わるということはない。行政という立場でプロフェッショナルなので一生その道の行政に携わる。高い倫理観があり、日本的な癒着の構造はドイツでは聞いたことがない。

また、新聞紙面も違う。一般国民は地方紙を読む。地方紙の紙面は国際情勢や国政にかかわる部分が1/3、スポーツ芸能が1/3。残り1/3は地元の話で、そのほとんどが議会でどの政党がどんな法案を出し、どういうことが話し合わせ、誰が賛成し誰が反対したかといったことが細かく掲載される。一般市民は日ごろのそういう記事を読み、選挙の時にどの政党のどの人に投票すれば自分が思う社会を実現してくれるのか、ということ投票という行動で意思表示する。だから投票率は高い。日本のように個人の努力頼みのような環境対策をドイツではしていない。それでは一生懸命やる人ほど報われない可能性が高いからだ。ドイツと日本の「国民性のちがい」というとそこで議論は止まってしまうが、そうではなく社会全体の仕組み、制度、法律を整備して取り組んでいく、という違いだ。

質問/ カーシェアリングをうまく機能させる方法は？

回答/ フライブルクでは現在2500人が登録。住宅街に100台近くの車が登録されている。カーシェアリングが成功する条件は日常の買い物にクルマの必要がない、車を通勤として使わないなど日常、車を使わなくてもいい条件がそろふこと。これをクリアできなければうまくいかない。アメリカでも東西海岸の人口密度が高い街ではカーシェアリングが普及している。日本でも東京は人口密度や公共交通の整備網からみると条

件は整っている、と言える。

質問/ ドイツでは集合住宅が一般的ということだが、「夢のマイホーム」みたいな感覚がドイツ人にはないのか？

回答/ 他のドイツの街では戸建てを推進した街もあった。ただ、おおむね70年代にはそれが都市計画としては失敗だったということに気付いた。80年代、90年代以降は推進しているところはない。負の遺産として戸建住宅街が残っているところはある。一戸建てに住めるのは一次産業に従事する人間だけだという認識でいる。フライブルク市における最大のデベロッパーはフライブルク市自身である。都市計画のマスタープランは市民・行政・議会を巻き込んで5年計画で膨大なエネルギーを投入して議論をし、初めて出来上がる。行政で大方土台ができていて、アリバイ程度に市民の意見を聞き、都合のいいものは採用し、悪いものはうやむやということはドイツではあり得ない。交通計画も都市計画の一部で切り離せない。全てはこのマスタープランが基になるので、大局をとらず「補助金がつくから事業を行う」という考えはない。日本の「マイホーム減税」は1戸建てを推進する政策なのでドイツでは先のような経緯もあり、ありえない。

最後に

最近ヨーロッパでは「シェアードスペース」という新しい概念が広まりつつある。車も自転車も人もお互い相手のことを思いながら譲り合いの精神で道を使おうということだ。興味のある方は上記の言葉で検索すればいくつかが紹介されているので見ていただきたい。

9月7日(日)午後1時30分から、大阪市天王寺区にあるクレオ大阪において「0(ゼロ)からの風」の上映会と、関西ミーティングを開きました。

参加者は10数名でしたが、毎日新聞に上映会の予告記事が掲載されたこともあり、一般の方が、数名参加されました。

映画は、一人息子を飲酒運転の車にはねられ、殺されてしまう母親(田中好子)の慟哭の演技に圧倒されるもので、現在の交通社会の理不尽さを痛感しました。

その後、一般の方も交えながら、関西ミーティングを開催しました。千葉から、杉田正明代表も来ていただき、次のように活発な話し合いが行われました。

奈良から自転車で来た方は、徹底したエコ生活をしており、雨水の利用や、自転車の有効性を語っていました。また、自転車乗車中の事故が多発しているため、自転車優先道路や専用道路の必要性を語る方もいました。

中山道を歩ききった鉄人は、日本の道路は歩

く人のことを考えて作られていない。歩道がないところが多いので、友達と歩いていて、一列縦隊で歩くことがしばしばあった。国民の税金の多くが道路に注がれているのに、クルマのための道路作りばかりに使われている、と語っておられました。

大阪へこの春、移り住んだ会員は、以前より大気汚染問題、特にNO₂やマイカー規制の問題に取り組んできた。大阪で感じるのは、マナーが良くないことである、と話されました。

また、メーカーに対し、ハード面の改良を問いかけていきたい。具体的には、車に衝突予防機能を持たす。速度違反や信号無視、酒酔い運転ができないようにする、などが語られていました。

私自身は関西で、このような話し合いの場が定期的開催され、何らかの行動につながっていったらいいと思いました。

(大阪府大阪市在住)

問い直す会は今年も横浜カーフリーデーに参加しました。

カーフリーデーは、08年は、さいたま、横浜、松本、福井、高松、那覇で開催されました。名古屋は台風のため中止せざるを得ませんでした。

第5回横浜カーフリーデーは9月23日(火、秋分の日)に開催されました。カーフリーデーは22日に開かれるのが通例ですが、22日が月曜日なので1日繰り下げて開かれました。

前日が荒れ模様で横浜以外のカーフリーデー参加都市ではイベントの一部



を取りやめるなどあったのですが、天候にも恵まれ、推定3万人が来場しました。

会場は、前年と同じに、横浜公園、日本大通りが中心となりました。

今年の特徴としては、参加団体の幅が広がったことが挙げられます。地産地消の団体が参加し、野菜の販売がなされました。また、地ビールの販売もなされました。これらも、参加人員の増加に寄与していると思われます。

また、今年は、2部構成とし、2部(夜)では、世界道路交通犠牲者の日の広報を兼ねてキャンドルナイトが行われました。

問い直す会は今年もパネル展示で参加しました。今年のカーフリーデーのテーマはクリーンエア・フォー・オールだったのですが、横浜市は喘息の子どもも多く、その点の展示をすればよかったかな、と反省しています。また地球温暖化について触れたパネルがあっても良かったなと思います。来年の課題です。

さて、カーフリーデーの会場の様子については、過去の会報でも触れられていますので、今回は、関連イベントを紹介したいと思います。

ご存知の通り、カーフリーデーは、自動車に依存しない交通をめざすことが目的であることから、9月22日若しくは23日のイベントだけではなく、関連イベントも開かれます。

9月からは離れますが、5月30日にカーフリーデージャパン主催のカーフリーデーアジア会議がひらかれ、横浜カーフリーデー実行委員会は全面的に協力しました。

8月30日(土)には、参加団体の交流会があり、問い直す会は杉田正明代表が、問い直す会の目指すものについて20分ほど説明しました。

9月14日(日)には参加団体のひとつである、神奈川県交通運輸産業労働組合協議会主催の「使いやすい電車、バスとは」というシンポジウムがありました。

また、9月22日には、横浜カーフリーデー川崎



会場講演会「カーボンオフセット」が開かれました。

そして、12月6日には第3回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会が横浜で開かれますが、その実行委員会には、カーフリーデー実行委員会のメンバーが多く参加しています。また、全国大会の発表では、カーフリーデーの参加団体が数多く担当しています。

このように、カーフリーデーは当日のイベントを中心にその前後に関連イベントを行い、または参加し、自動車に依存しない交通の確立をめざしています。

このようにカーフリーデーのイベントも定着して来ていますが、そのことにより、なのでしょうか、課題も見えてきているように思われます。

今年は、来場者が推定3万人にも達し、現在の実行委員会としては限界に来ているようです。もう一段飛躍するには、行政とのより強い連携が必要のように思われます。現在、市民団体だけで実行委員会が構成されており、それが他のカーフリーデー参加都市との違いであり、売り？ですが、裏を返せば横浜市との連携が不十分ということであり、その点での改善が望まれるように思われます。

(東京都新宿区在住)

第9回全国路面電車サミット福井大会を開催 内田桂嗣(NPO法人ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)会長)

第9回全国路面電車サミットが2008年10月17日～19日の3日間、福井市で行なわれました。この大会を主催(といっても単独ではなく実行委員会形式)した立場から、今回のサミットについて報告いたします。

ROBAについて

本来、名称は「ふくい路面電車とまちづくりの会」といいますが、会のスタートから愛称というか略称をつけました。それがまんまと成功して地域では「ROBAの会」という愛称で呼ばれています。設立は2001年ですが、そのころRACDA(岡山)＝ラクダが公共交通とまちづくりの市民団体として活躍していたこともあり、ちょっと真似てみました。ROBA＝ロバのROは路面電車、ROBAのBAはバスの意味で、意外と簡単な発想でした。ラクダに倣ってロバもありかな、というノリもありました。会の目的であります公共交通(我々はホ＝歩行者・ジ＝自転車・ロ＝路面電車・バ＝バス交通と呼んでいる)を活かして、

車に頼らなくても安心して暮らせるまちづくりを進めています。

全国路面電車サミットの歴史

第1回は札幌市で1993年に開催されました。それも路面軌道は中央区だけにあるので、どちらかという札幌市中央区のイベントといった感じだったようです。路面電車愛好支援団体と軌道事業者が集まり、各地の活動状況と市電をとりまく環境などについての意見交換が行なわれました。その後おおよそ2年毎に開催。第2回が広島市、第3回が岡山市、以下豊橋市、熊本市、函館市、高知市、長崎市、第9回の福井市とつなげてきました。

全国路面電車サミットの議題としては地域の路面電車に係わる問題提起と今後の路面電車活性化への展望をどう切り開いていくか、といった事柄を愛好支援団体と軌道事業者の視点で進めていく形が多いようです。また、現場からの問題提起をすることにより国への働きかけも進



めています。基本パターンとしては、愛好支援団体の活動の経験交流の場であるサミット会議、全国の軌道事業者の組織「全国路面軌道連絡協議会」による事業者の現状報告、基調講演、パネルディスカッションといったものです。しかしながら何といたっても中心的課題としては「LRT」の実現という大きな流れがサミットにはありません。私が参加したのは熊本大会が最初で、高知大会、長崎大会とその雰囲気を経験しました。

全国路面電車サミット福井大会開催の意義

さて、長崎市からバトンを引き継いだ福井市(ROBA)としては、事業遂行のためには行政の協力(協働)がいちばんであることから、実行委員会を福井市と連携して行なおうと真っ先に福井市の担当窓口へ相談をしました。福井市の都市交通の諸問題が一定程度クリアーされ、市民に路面電車の活性化をアピールできる時期をサミットのタイミングと考えました。ちょうどその頃、福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線を田原町駅で結節し、相互乗入れして福井鉄道の軌道線を活かそうというLRTの一步となる計画もあって、平成20年秋に開催する方針を立てました。しかしながら、LRT実現の先頭に立っていた坂川福井市長の急逝や福井鉄道の経営困難が発表されたこともあり、当初の計画が停滞し、サミット開催を取り巻く環境が大きく変わってしまいました。

そういう中での開催ですが、全国路面電車サミット福井大会はこれまでの過去のサミットと大きな違いがあります。その1つが、福井鉄道の軌道区間は極めて短い(3.3km)が、その代わりにもともと鉄道区間とつながった路線(全21.4km)であるということ。2つ目は路線が福井市だけでなく鯖江市、越前市の3市と結ばれ、広い範囲で都市の生活圏を形成していることです。これまでのサミット開催都市は市内の軌道線に限られていました。さらには福井鉄道1事業者だけでなく福井市から北と東に伸びて3市1町をつなぐ路線を持つえちぜん鉄道とのつながりがあるという特徴があります。その意味においては、今回のサミットは路面電車サミットではなく鉄軌道サミットといった方が適切であるかもしれませ

ん。そうしたことから、軌道線と鉄道線、更には他の公共交通といかに「つないで活かしていくか」、という問題を提起したサミットとなりました。

全国路面電車サミットの内容

1日目(11月17日) 公共交通とまちづくりセミナーと題しました。狙いとしては、国の鉄軌道に関する支援策や現在進行している新しい技術の紹介と活用を再度わかり易く伝えることです。国土交通省鉄道局からお二人、同省都市・地域整備局からお一人の合計3人のセミナーを開催しました。

セミナータイトルは以下のとおりです。

- ・地方の鉄道・軌道が直面する課題と国の活性化支援策について
- ・鉄軌道に関する技術開発について(LRT関係)
- ・都市におけるLRTの整備推進及びトラムトレインの導入について

2日目(11月18日) この日は、午前中は無架線電車への技術開発の現状を見ていただくために、福井大学荻原研究室のバッテリートラムの走行実験の様子を公開いたしました。午後には世界のLRT事情や日本各地の路面電車の最新事情を福井の2つの鉄道事業者(福井鉄道、えちぜん鉄道)の報告も交えての講演を開催しました。

午後の講演は以下のとおりです。

- ・「福武線存続までの道のり」 福井鉄道
- ・「福武線についての意識調査アンケート報告」 武生青年会議所
- ・「地域共生型サービス企業をめざして」 えちぜん鉄道
- ・「世界のLRT -映像による紹介-」 服部重敬
- ・日本の路面電車最新事情 全国路面軌道連絡協議会
- ・「LRVの導入に向けて」 豊橋鉄道
- ・「LRT整備推進都市からの報告」 堺市 建築都市局
- ・路面電車ミニツアー、歓迎レセプション

3日目(11月19日) いよいよ最終日。午前にはえち

ぜん鉄道の見奈美社長の基調講演のあと「地域公共交通とガバナンス」と題したパネルディスカッションが行なわれました。

午後は、ハープとマリンバ(福井は日本で唯一ハープを生産しています。またマリンバも有名なメーカーがあります。)の演奏の後、ROBAが福井鉄道とえちぜん鉄道の応援歌としてROBA会員が作詞作曲した「ふるさと電車に乗って」という歌を披露しました。急遽結成されました男声合唱団によるものです。

そして、最終を締めくくって東村福井市長と森富山市長との対談が行なわれ、公共交通とまちづくり、LRTによるまちづくりを熱く語っていただきました。なかなか聞けない裏話も披露していただきまして、会場から大きな拍手をいただきました。対談の聞き手には、福井市と富山市両市の都市交通戦略会議の座長を務められました川上洋司福井大学大学院教授が行ないました。

全国路面電車サミットを終えて

市民が作る市民のための全国路面電車サミット開催を原点として、これまでの慣習や慣例をいったんゼロにしてスタートしました。そのためにあえて企業から広告はとらず(というか、広告依頼活動の時間がなかった)、趣旨を理解していただける組織や団体との協働を持ちかけました。事務局はROBAが担当いたしました。議事録の整理や実行委員会での議題の下準備が予想以上に大変で、開催の3ヶ月前にもなると精神的に目いっぱい状況になりました。こんな中、やはり頼りになったのは福井市と全国路面軌道連絡協議会(全軌協)のスタッフの方でした。適切なアドバイスとご指導に感謝しています。

サミット当日はROBA会員だけでは受付の体制が組めない、日頃お世話になっている福井大学川上研究室と川本研究室的の学生さんにも協力をいただきまして、当日を迎えました。3日間の参加人数は、17日200名、18日400名、19日



200名です。

資金的にも苦しい運営でしたが、手作りという温もりの提供、地域鉄道事業者との連携の強化、福井市との協働の推進という大きな収穫がありました。また、開催以前からマスコミの取材や報道を通じて全国路面電車サミットの告知が行なわれたほか、開催期間中には地元紙に大きく内容記事が報道され、福井市で路面電車とまちづくりについての全国大会が行なわれている、と住民から注目されていました。

終わってみると、準備から1年、長いようで短い1年でした。この間ROBAの会員間での熱い議論、行政や経済界、鉄道事業者との協働、環境系のNPO法人との連携事業、地域の福井県立大学、福井大学との協力体制ができたことが我々にとって大きな収穫となりました。これからも、「公共交通とまちづくり」の先頭に立って活動ができる自信ができた第9回全国路面電車サミット福井大会運営でした。なお、次回開催地は富山市です。

※ 参考に、サミット福井大会の『ごあいさつ』と『サミット宣言』を掲載いたします。

※ 3日間の全ての行事と講師が使用した講演データを収録した2枚組みDVDを2,000円で販売しています。希望者はROBAのHP(下記URL)から申込下さい。

<http://roba.cocolog-nifty.com/roba/home/>

(福井県福井市在住)

ごあいさつ

第9回全国路面電車サミット2008福井大会
実行委員長 内田桂嗣

ようこそ、全国各地から福井市にお越しいただきまして、誠にありがとうございます。心から歓迎申し上げます。第9回全国路面電車サミット2008福井大会が開会できますことを、実行委員会一同たいへん嬉しく思っています。

全国路面電車サミットは1993年札幌市で第1回が開催され、ここ福井市での開催が第9回となります。これまで多くの諸先輩方そして関係各位のたゆまないご努力により路面電車の活性化とまちづくりの願いを受け継いでまいりました。私たちは多くの方の全国路面電車サミットへの期待を肌で感じながら精一杯の準備をさせていただきました。

福井市の路面電車は福井鉄道福武線の3.3kmという短い路線です。しかしながら、軌道線は鉄道線とシームレスに結ばれ、越前市、鯖江市、福井市の都市圏をつなぐ市民生活にとって大切な移動手段として機能しています。一方えちぜん鉄道は、京福電車の廃線から早期に再生を成し遂げ、鉄道輸送のサービス向上により厚い信頼を得ています。そしていま福井市では、えちぜん鉄道と福井鉄道福武線との相互乗り入れという有機的な結節により、これまで全国でも例のない輸送サービスを提供するというLRTへの第一歩となる政策が進められています。

地域の公共交通は地球環境問題や都市のスプロール化、高齢化社会に対処するために必要な都市の装置です。そのためにも、これからは車の便利さに慣れきった分散された“まち”から鉄道を中心にした公共交通の利便性が進められたコンパクトな“まち”に軸足を移していかなければならないと考えています。

これまでの全国路面電車サミットでは路面電車の活性化と都市のまちづくりを中心に議論をしてまいりましたが、当福井大会においては、地方の都市圏における鉄道のあり方と持続可能な公共交通とまちづくりについて問題を提起させていただきました。全国ではLRTによるまちづくりが今まさに動き出しているところですが、全国路面電車サミット2008福井大会を契機として今後さらなる市民の理解が深まり、車がなくても安心して生活を送れる日が一日でも早く来ることを期待しています。

最後になりますが、私たちは故坂川前福井市長（サミット名誉委員長）のLRTに対する熱い想いを胸に歩みを共にしてまいりました。とりわけ当福井大会を誰よりも心待ちにしておられました故人に、この場を借りまして開催の報告をさせていただきます。



サミット宣言

私たち全国の路面電車愛好支援団体と軌道事業者ならびに人と環境にやさしいまちづくりについて深い関心を持つ市民は、全国トップクラスの自家用車保有率でありながら、地域一体となって地方鉄道を再生させた福井市につどい、路面電車を活用したまちづくりの新しい制度や手法、それぞれの地域における取組みについての情報交換をとおして、それぞれの地域において路面電車が担う新たな役割を明確にし、LRT（ライトレールトランジット）へ進化させることが重要であるとの認識を深めた。

私たちは、LRTへの進化によってまちづくりと連携した機能性の向上、および路面電車と鉄道・バス・自転車との連携強化による利便性の向上をはかることにより、自動車に頼らなくても暮らしやすいまちの実現を目指し、ここに次のことを宣言する。

- 一、路面電車が地域公共交通ネットワークの基幹としての役割をはたせるよう、事業者は路面電車の機能と利便性の向上になお一層の自助努力をおこない、愛好支援団体は事業者や地域と連携してこの取組みを支援します。
- 一、路面電車が持つ良質な都市の社会基盤としての資質が活用されるよう、それぞれの地域においてまちづくりと一体となった交通体系づくりを自治体に働きかけ、市民にもアピールをおこない、計画づくりに積極的に参画します。
- 一、路面電車が人にも環境にもやさしい地域のシンボルとして認知されるよう、路面電車により親しんでもらえるさまざまな取組みを行います。
- 一、路面電車を活用したまちづくりの取組み成果が全国各地で共有されるよう、活発な地域間交流をおこなうとともに、次の第10回全国路面電車サミットを富山市で開催します。

平成20年10月19日

全国路面電車愛好支援団体協議会
全国路面軌道連絡協議会
全国路面電車サミット2008福井大会実行委員会

10月26日に上記名称のフォーラムが開催されました。これは、「東京あおぞら連絡会」と「青空の会」が中心となって企画したものでした。「東京あおぞら連絡会」は、東京大気汚染裁判和解後、原告団弁護団を含む支援組織が移行して組織されたものです。

当日会場では、クルマの問題に様々な角度から取り組む17団体がパネルを展示し、情報交流を致しました。用意された会場はほぼ満席で、約100人ほどの参加がありました。

フォーラムの内容として、市民グループの活動報告のセッションがあり、4団体が報告しました。問い直す会に対してもこのセッションでの報告要請がありましたので、私が代表して話をさせていただきました。持ち時間がわずか15分しか与えられませんでしたので、私はごくごく簡単に問い直す会を紹介した後、個人的見解と断って、別紙パワーポイントファイルに基づいて、思い切り絞った脱クルマに向けての課題をアッピールさせてもらいました。

経済学の概念・考え方を使って、クルマがもたらす様々な外部費用(自動車利用者が補償なしに他者に強いる・もたらす経済的不利益、具体的には、交通事故による死傷被害、大気汚染による呼吸器疾患被害、沿道への騒音被害、地球温暖化→気候変動による被害、混雑・渋滞による損失、道路建設による自然・緑の破壊、道路特定財源以外による道路整備維持費負担など)を自動車利用者自身の負担に転化する(内部化すると言います)制度・仕組みを作るべきだと訴えました。

外部費用の内部化の方法としては、規制と課税があることを述べ、規制としては現在自動車排ガスに対する排出規制があるが、それは不十分で、喘息被害を減らすためにはPM2.5規制の導入が必要であることを訴えました。そして特に強く、これまでほとんど何もなされていない交

通事故防止のための性能規制を行うべきであることを訴えました。すなわち自動車に対して安全性能基準を制定し、衝突予防機能、制限速度遵守機能、信号遵守機能、酒酔い運転防止機能などをハードな装置としてクルマに装備することを義務づけるべきだと訴えました。

次に課税として、児山真也・岸本充生両氏による外部費用の推計結果を金本良嗣氏らによる推計結果と対比した上で、前者の結果に基づきガソリン1リットル当たり290円前後、軽油1リットル当たり420円前後、現在の税にさらに上乗せして課税すべきだと訴えました。

ラディカルな話をあえてダイレクトに皆さんに提起し、考えてもらうことに致しました。安全性能規制が導入されれば、自動車の価格は大きくあがるでしょう。内部化というのはそういうことです。ただしそれによって交通事故が大きく減るならば、現在発生している外部費用のうち交通事故の外部費用は減ります。従ってその時は、上記の外部費用上乗せ課税額は減らすことが合理的となります。

クルマがもたらす外部不経済に対しては、規制と課税とを行うべきです。今回のアッピールはそこまでしかできませんでした。ただし規制と課税を行っても、クルマの使用禁止には至らないでしょうから、外部不経済は発生します。すなわち被害者が残ります。この被害者に対しては課税額でもって補償する制度を作るべきと考えています。本来課税額イコール被害額ですから。

(千葉県松戸市在住)

自動車の外部不経済

- 自動車利用者が適切な補償なしに他者に与えている・強制している被害・損失・負担
- 交通事故による死傷
- 大気汚染による呼吸器疾患
- 沿道への騒音公害
- 地球温暖化→気候変動による被害
- 混雑・渋滞による損失
- 道路建設による自然・緑の破壊
- (道路特定財源以外の)一般財源による道路整備維持費負担 など

1

クルマの外部不経済を内部化することによって脱クルマを図ろう!

- 内部化の方法
 - 規制
 - クルマの安全性能基準を制定し、クルマのハードの性能として事故を起こさない機能の装着を要求規制
 - クルマからのジーゼル排気微粒子もしくはPM2.5に対する排出基準を定めて規制
 - クルマからのCO2排出基準を定め規制
 - 課税
 - クルマの外部費用相当額を燃料に対して課税

2

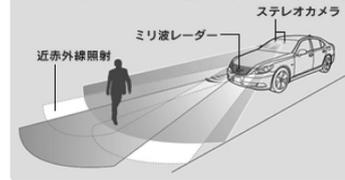
自動車の安全性能基準の制定を求めよう!

- 自動車は次の機能を持たねばならない
 - 衝突予防機能
 - 「ブリクラッシュ・セーフティ・システム」の進化したもの
 - 制限速度遵守機能
 - カーナビの情報としてすべての道路の制限速度の入力を義務づけ、カーナビと連動したスピードコントローラーの装着
 - 道路側に制限速度情報を発信する機能を用意し、それと交信してコントロール
 - 信号遵守機能
 - 信号機側に信号情報を発信させ、それを自動車がキャッチしコントロール
 - 酒酔い運転防止機能
 - 運転手の周りに複数のセンサーを置くことによってドライバーのみの酒気を検知し、ロックアウト
 - など

3

衝突予防機能

ブリクラッシュ・セーフティ・システム



資料：トヨタ自動車HPより

- 前方の車両や障害物を検知する高性能ミリ波レーダーに加え、大きさや距離を立体的に捉えるステレオカメラと、夜間の認識能力を高める近赤外線照射で前方の状況を常時監視。歩行者等の検知機能を飛躍的に向上。
- 衝突の可能性が高い場合に、警報ブザーで知らせ、ブレーキ操作がない場合には、ブリクラッシュブレーキを作動。

4

クルマの外部費用課税を求めよう!

- 児山・岸本推計(中位推計)によると、乗用車がガソリン1リットルで平均10km走行出来るとすると、ガソリン1リットル走るごとに290円の外部費用を発生させていることになる
- また大型トラックが軽油1リットルで平均3.2km走行できるとすると、軽油1リットル走るごとに422円の外部費用を発生させていることになる
- この程度の金額を課税すべき!
- ただし、安全性能基準の制定など規制の強化によって、外部費用が減少した場合は、課税額を引き下げるべき

5

児山真也・岸本充生両氏による自動車交通の外部費用推計

	金額		走行距離あたり 円/km			
	億円	GDP比 %	乗用車	バス	大型トラック	小型トラック
大気汚染	82,804	1.69	1.8	69.2	59.1	13.8
気候変動	22,625	0.46	2.2	9.4	7.8	3.1
騒音	58,202	1.19	3.6	35.6	35.6	3.6
事故	50,168	1.02	7.1	7.4	7.9	4.9
インフラ費用過小負担	50,706	1.04	7.0	7.0	7.0	7.0
混雑	60,000	1.22	7.3	14.6	14.6	7.3
合計	324,505	6.6	29.0	143.2	132.0	39.7

資料：「日本における自動車交通の外部費用の概算」児山真也・岸本充生(運輸政策研究 2001 Summer)

6

金本良嗣氏による 自動車交通の外部費用推計

外部費用の推計値 (乗用車)
(ガソリン車、燃費：9.4km/L)

タイプ	外部費用	燃料1Lあたりの (円/km)		走行1kmあたりの (円/km)	
		中位 値	下位値 - 上位値	中位 値	下位値 - 上位値
燃料関係	温暖化	19.0	3 - 32	2.0	0.3 - 3.4
	原油依存	4.8	0 - 12	0.5	0 - 1.3
	小計	23.8	3 - 44	2.5	0.3 - 4.7
走行関係	大気汚染	10.0	1 - 30	1.1	0.1 - 3.2
	混雑	65.8	0 - 338	7.0	0 - 36
	事故	23.5	6.6 - 45	2.5	0.7 - 4.8
	道路損傷	0.9	-	0.1	-
	小計	100.2	8.5 - 415	10.7	0.9 - 44.1
合計	124.0	11.5 - 463	13.2	1.2 - 48.8	

資料：「道路特定財源制度の経済分析」2007.08日本交通政策研究会

7

2つの中位推計の比較

乗用車の外部費用
走行距離あたり 円/km

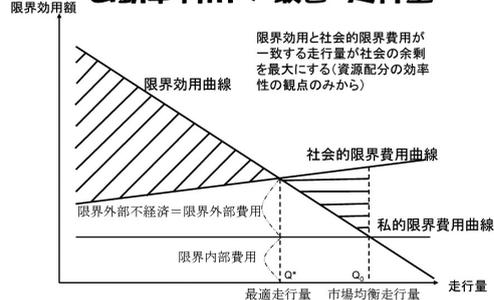
	兎山・岸本推計	金本推計
大気汚染	1.8	1.1
気候変動	2.2	2.0
騒音	3.6	
事故	7.1	2.5
混雑	7.3	7.0
原油依存		0.5
道路損傷		0.1
インフラ費用過小負担	7.0	
合計	29.0	13.2

8

- 金本推計には兎山・岸本推計が計上した「騒音」と「インフラ費用過小負担」の項目がなく、逆に兎山・岸本推計が計上していない「原油依存」と「道路損傷」の項目がある。ただし「原油依存」と「道路損傷」の金額は小さい。
- 金本推計における「交通事故」の金額は兎山推計の半分以下である。金本推計では歩行者と自転車に対する交通事故のみ取り上げ自動車の自動車に対する事故を計上していない。
- これらの結果、金本推計は兎山・岸本推計の半分以下の金額となっている
- 全体として兎山・岸本推計の方が妥当性が高い

9

自動車利用の“最適”走行量



10

公共交通整備の必要性と課題

- 便利な公共交通なしにはクルマを手放せない
- 貨物鉄道の整備
- 公共交通の採算性・利用率の引き上げが必要
 - 公共交通の沿線へ集住することが必要
 - 公共交通の沿線へ諸サービス施設を再配置することが必要
 - すなわち、都市構造の再編が必要
- 路面電車、バス優先レーンのためには導入空間の確保が必要
 - バスが走る道路の大半は片側1車線道路
 - クルマ利用の一定の制限下での車線の共用、代替道路があるならば自動車の締め出し、車線の一方通行化のものとでの単線運転、ほか何らかの工夫が必要、出来ないならば路面電車については単なる共用、バス優先レーンは断念

11

脱クルマは世直し

- 経済の基軸産業である自動車産業・同関連産業の縮小(鉄道関連産業の拡大) - 産業・就業構造の再編
- 公共交通沿線への集住・施設誘導 - 都市構造の再編
- 路面電車、バス優先レーン、自転車専用道のために、道路空間・車線の再分配
- 自動車の社会的費用課税の導入に伴う税体系の再編

12

「クルマを止めて地球温暖化防止に貢献しよう」 と講演

古川量巳(地域活動連絡係)

10月2日に、地球温暖化問題について地元(藤沢市辻堂)の人々に話をする機会がありました。そのとき話した内容を紹介します。

昨年、IPCCの「第4次評価報告書」が発表されました。報告書は「地球の温暖化は疑う余地がない」「温暖化ガスの濃度の上昇が気候変動の原因であることはほぼ確実である」「気候変動の速さと規模によっては、突然のあるいは非可逆的現象が起こる危険がある」と警告しています。

IPCCというのは「気候変動に関する政府間パネル」の英語表記の略称です。「国連環境計画」と「世界気象機関」が共同して1988年に設立したもので、百数十カ国が政府の資格で参加しています。報告書の執筆、作成には世界の千数百人の科学者が参加し、さらにそれを2千5百人もの科学者の審査を経て公表されます。研究の結果が公表されるまでに数年を要すると言われています。

あまり知られていませんが、40年前の1968年に世界各国の科学者、経済学者や教育者、経営者など民間の有識者が「ローマ・クラブ」を設立して、1972年に「成長の限界」という報告書を出しました。その中で、今のままの生産、消費活動を続けていけば百年以内に突然、制御不可能な現象が起こり得ると警告していたのです。

この警告が正しいのは、石油ひとつを例に考えてみても明らかだと思います。採掘可能な石油の確認埋蔵量は1兆2千億バレル。これを年間採掘量で割ると41年分ですから41年後には石油は枯渇します。最近カナダでオイルサンドと呼ばれる質の悪い石油の採掘が始まっています。このように新しい油田が発見される可能性はあるでしょうが、それにしても今のような石油依存はもうしたくとも出来なくなるに違いありません。

IPCCの報告書に戻りますが、産業革命以降、今までに地球の平均気温は0.76度上昇しており、今後もすでに大気中に排出された温暖化ガスの

影響で上昇し続ける。これを最高でも2.0度から2.4度以内に抑えこむことが世界の課題です。そのために、

1) 2050年までの長期目標として、世界の温室効果ガス排出量を1990年比で半分以下に削減する、工業先進国は80%以上削減すること、

2) 2015年までのできるだけ早い時期の中期目標として世界の温暖化効果ガスの総排出量を増加から減少に転じさせる、工業先進国は2020年までに25~40%削減することが必要だと指摘されています。

石炭、石油に依存して飽くなき成長を続けて来た工業先進国にとっては途方もない目標のように見えるかも知れませんが、石油など化石燃料の使用を減らすことと太陽光や熱、風力など再生可能エネルギーの開発、さらには大量生産、大量消費、大量廃棄の経済システムを見直すなどの努力で達成は可能な目標です。

日本は「京都議定書」で約束した6%削減どころか逆に7%ほど排出量を増やしていますが、ドイツやイギリスはそれぞれ18.7%、15.7%の削減に既に成功していますから日本も達成できる筈だし、達成しなければならない世界への責任があります。

地球温暖化とは単なる温度上昇でなく、人類の生存条件に関わる気候の大変動を引き起こし兼ねない問題です。例えば、グリーンランドの水がこれ以上溶けると、地球上の海水の温度や塩分濃度、ひいては各地の地上の気温や降雨量のバランスを保っている深層海流や表層海流に異変が生じて、ヨーロッパが凍ってしまう、農業や漁業に予測のつかない異変が生じる危険性があるなど、世界各地の気候が大異変に見舞われかねないと言われているほどですから、責任は果たさなければなりません。

環境省の資料によると、日本のCO₂の分野別排出量は80%が企業・公共部門で、20%が家庭部門です。政府や企業・財界がどれだけ責任を持っ

て削減努力をするかが問われていることを示している数字です。一方、家庭関連部門20%のうち6%が自家用車であることにも注目が必要です。日本の自動車保有台数は7937万台、うち乗用車・軽自動車6900万台。自動車保有台数の9割近くが自家用車です。これらが走る時に出すCO₂が日本の全排出量の6%にもなっているのです。環境省が作った「環境家計簿」をご覧ください。ガソリン使用を1リットル減らせば、2.3kgのCO₂排出を減らすことが出来るのですから効果が大いのです。

1987年に中曽根内閣が国鉄の民営化を強行して以来、地方では鉄道の廃線が相次ぎました。その結果、地方ではクルマがないと生活ができない状況になってしまいました。クルマの運転ができないお年寄りだけの集落では、集落を捨てて移住しなければならない悲劇さえ起きています。地方に鉄道やバスなどの公共交通サービスを復活させるのは急を要する課題だと思います。一方、都市部では鉄道やバスを使えば何処にでも簡単に移動が可能です。クルマに依る移動はゼロにすることも出来るはずで、都市部と地方を併せてクルマによるCO₂排出を半分の3%に下げるのは無理ではないことがお解りいただけるでしょうか。

ロンドンでは「コンジェスチョン・チャージ」という制度を作って都心部へのクルマの乗り入

れが厳しく制限されています。ライン河口の低地国であるオランダでは1989年に世界で初めて地球環境問題が総選挙の争点になりました。オランダの政府は「20キロまでの移動は自転車」と国民に呼び掛けて、それに見合うサービスを提供しています。

日本でも、若い人たちの間で「クルマ離れ」が始まっています。ある調査によると「自動車に興味を持ったことがない」人が20才代前半の女性では45%、男性では26%強に上っています。皆さんも今日からクルマの運転を止めて地球温暖化防止に貢献しませんか。クルマの運転を止めて歩けば寒い時期でも身体が暖まります。新陳代謝がよくなりますから若さを保つことにも繋がります。人々や自然との触れ合いの機会が増えるというメリットもあります。

今日はクルマの運転に絞って話しましたが、また機会があれば緑の保全についても話をさせていただきます。日本では森林や農用地が減少して行く傾向がありますが、ヨーロッパではドイツの「クライネ・ガルテン法」に代表されているように都市部でも緑が守られています。森林、里山、都市の緑化などが地球温暖化防止に果たす役割も皆さんと一緒に考えてみたいと思います。

ありがとうございました。

(神奈川県藤沢市在住)

呼びかけ

この国にも真の交通被害者の死を悼む日を

佐藤清志(地域活動連絡係)

毎年11月の第3日曜日は「世界道路交通犠牲者の日 (World Day of Remembrance for Road traffic Victims)」です。これは国連で2005年10月に議決により定めた記念日で、道路交通(クルマ)による交通被害犠牲者を悼み、その家族の苦しみを理解し、交通安全の意識を高めるものとされています。

私たち交通遺族の間でもこの日がある事を一昨年知り、広く知っていただくといういろいろな形で取り組みをはじめました。

ところで国連加盟国でもある我が国のこの「世界道路交通犠牲者の日」に対しての取り組みはというと、全くの手付かずであるのが現状です。

私が所属する交通遺族の集う団体では政府の見解を聞こうと、国連システムの中で交通安全問題に関するコーディネーターであるWHOのわが国の担当でもある厚生労働省にこの日に関して問い合わせたところ、「交通事故問題は当省の担当ではない。警察庁か国土交通省に問い合わせてみては？」といった、いかにも縦割りの回

答しか得られませんでした。

交通被害から引き起こされる人的被害は被害者のけがの治療はもちろん、亡くなられたご遺族への精神的治療（メンタルケア）、そしてそこから引き起こされる労働被害も、その全ては厚生労働省にかかっていくものなのです。このため世界レベルでは交通被害は健康問題と捉えられ、WHOで扱われているのですが、わが国の担当機関にはそのような認識が全く見られないのです。

また、交通安全対策担当でもある内閣府においても、ホームページ上ではこの「世界道路交通事故犠牲者の日」に関してのWHOのページへのリンクが貼られていますが、これは英文でしか見ることが出来ないため、英語の分からない方には無意味なものとなっています。

政府は今年から「交通事故死ゼロを目指す日」という国民運動を始めました。記録が残る昭和43年以降、この国では交通死ゼロの日がただの一日もない事を重く見た政府がようやく腰を上げた運動ですが、事前準備の遅れやそれによる周知徹底に欠けたことで、国民運動とは名ばかりのものとなってしまいました。

結果、今年3回行われた「ゼロを目指す日」は第一回の2月20日に10名、第二回の4月10日（春の交通安全運動内）にも10名の交通死が出ました。

これを受けて当時の担当大臣が会見で「死者がでてしまったものの、昨年の一日常平均16名よりも低い数字にとどまった」などと、何か成果を見たような発言をしました。これには交通遺族として憤りを覚えずにはられませんでした。

国民運動として交通死者のゼロを目指した活動において、その被害者が例え1名であろうと、ゼロでなければこの運動は失敗のはずです。それを平均値よりも下がった事を成果とみなしてしまうような考え方こそが運動の主旨の見誤りなのです。

その後行われた第三回の9月30日（秋の交通安全運動最終日）においては前2回を、そして昨年の平均をも上回ってしまう17名の被害者が出てしまうという結果となりました。

平成18年から5カ年計画で進められている「第8次交通安全基本計画」においても平成22年までに交通死者を5,500人以下に、24年までに5,000人以下にする事を目指し、それにより「世界一安全な道路の実現」の達成がなされるとされています。しかし、今年の交通死者はすでに5千人以下となる勢いと報道されるものの、本当に安全な道路交通社会になっているという実感がありますでしょうか？そのような思いは全く感じられません。

同じ内閣府内の少子化担当では、昨年から子どもを産み育てるために生活しやすい環境を作るために家族の絆を強める事を推奨するといった意味で、この日と同じ11月第3日曜日を「家族の日」と制定しました。こちらの方も政府の意気込みが見られないせいか、周知はなされていません。

私たち交通遺族の気持ちからは、同じ内閣府の中で「世界道路交通事故犠牲者の日」がないがしろにされていることはもとより、そのわざわざ同じ日を「家族の日」として家族の絆を深める日とされたことは、その愛する家族を失ってしまった者たちにとっては傷に塩を塗りこまれるような気持ちにさせられるものなのです。

私は当会員の長谷様と共に「命と安全を守る歩車分離信号全国普及連絡会」を立ち上げ、登校中の児童たちがクルマの恐怖に遭う事のないような社会作りを目指しておりますが、無事に生まれ、元気に育っている子どもたちの未来がクルマという凶器を操る大人たちにいとも簡単に奪われるような社会において、少子化問題などは語れないと思うのです。まず何より、子どもたちが安心・安全に暮らせる社会づくりが必要ではないでしょうか？

今回の会報と共にお送りした「世界道路交通事故犠牲者の日」のリーフレットは当会の井坂様などのご協力によって作成されたものですが、この日に関して、また日本の現状などをわかりやすくまとめた内容となっております。

皆様により一層のご理解を頂き、今後の啓発運動にご協力いただければと思います。よろしくお願い致します。

（東京都品川区在住）

通勤・通学などでも自宅から最寄り駅だけでなく行き先とその最寄り駅の間も自分の自転車を駐輪場に預けているかのように手軽に利用でき、また、出張や旅行その他でもその時々自分の都合の良いところで借りて返す事を公共交通と組み合わせて格安で利用できるなら、車より利便性が格段にあがる場面はずいぶん増えると思える。またその波及効果はかなりあると思える。

乗り捨て型の物は、それなりに色々な物があるが日本で実用的な物となると日本固有の問題などに対処する必要などを強く感じる。これらのことも含めて実現させる為には、少なくとも4つ程度の基本的な問題解決の必要があると思える。

貸し自転車を進める場合に最初に問題になるのは、盗難や利用する駐輪場などでの自転車の偏在の問題や利用者マナーなどの問題を解決することと超低価格で実現させる事が必要最低限の条件となると考えている。これらの問題は、今日のネットワーク技術などを使い工夫をすれば、実現の可能性は十分にありと考えられる。実際には、そうとう様々な工夫が必要と思われるが、基本的な方向性として考えている内容を挙げてみたいと思う。

1. 盗難や自転車の分布の把握

例えば、自転車にICタグやZigBeeなどを付け、コンピュータネットワークで自転車の情報を一括管理する方法がある。多少不便でも良ければ、バーコードやそれ以外の方法も工夫次第で利用出来るだろう。携帯電話の位置情報なども活用の可能性もあるし、もし本格的なユビキタス社会が来るならこれも活用可能となる。利用者と自転車の両方でおおざっぱであっても位置情報が得られるなら、利用者と自転車の位置が大きく離れている時に自転車が移動を開始したならば、盗難に合ったと判断出来る。また、盗難に合ったことに気付いた時点で携帯上で盗難に遭

ったことを設定すれば、持ち主の情報を流すことなく自動的に盗難対象として手配することが可能となる。

もし地域のバスがタグの情報を受信しながら走っていたとしたら、盗難された自転車がどこに向かうかもある程度把握することが出来るようになる。逆に将来的には、飲食店その他の店が近隣を走っている人のみに向けて広告を流すという宣伝もあり得るかも知れない。

警官等に受信機を持ち歩いて貰うことも考えられる。単に小型の受信機を持ち歩いて巡回しているだけで、持ち歩いて居る受信機またはバスその他などの直ぐ横を通過した盗難自転車が有れば、即座にその情報が必要な所にメールで通知されるということになる。自転車が盗まれた場合に現行犯で逮捕することも起こりうることになるし、そうなれば盗難自体が激減すると期待出来るように思える。盗難されたものが早く回収されたり盗難が激減すれば、放置自転車の何割かは、減るのではないだろうか。

また、個人情報の問題を十分考慮していれば、有る程度の人の流れを把握することも可能となる。人の動きを多少でも把握すれば様々な活用も考えられるだろう。

どこにどれだけの自転車があるかが解ることで、利用者は借りることの出来る自転車の状態なども携帯などを通して随時知ることも出来る。

更にはバスの位置情報などとも一元化するなら、バスや電車での乗り継ぎがスムーズに行くような形態なども考えられると思える。

2. 自転車の偏在

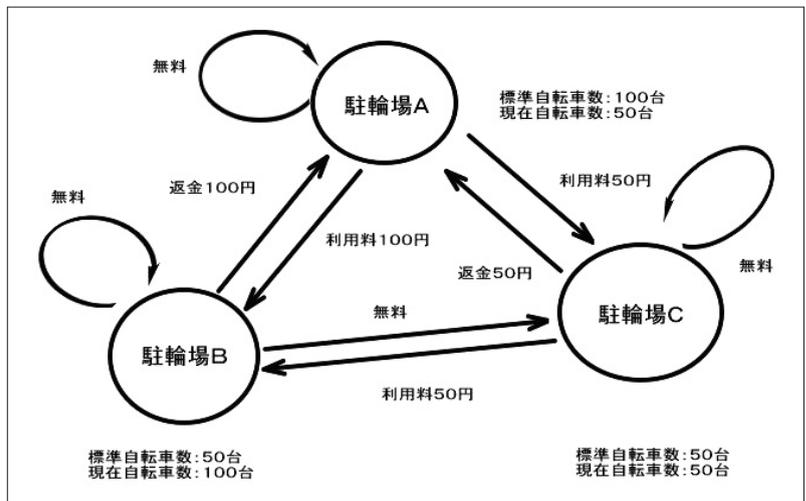
一般に人の流れは偏りがちであり常に不足する駐輪場と過剰に集まる駐輪場が出来てしまう。しかし、1. により自転車がどこにどれだけあるかをリアルタイムに把握することが出来るなら、この問題も工夫次第で解決の可能性はあると考えられる。例えば、利用者の多い場所で自転車

の残数が減るに従い追加の利用料がかかることにする。逆に自転車の返却が多い場所で返却された自転車が増える所で借りると数が増えるに従いいくらかの金額を受け取ることが出来るとした場合はどうなるだろうか。しかも自転車の増減幅に応じて支払額や受け取り額も増減させるならより効果的だと思われる。借りる場所と返す場所と時間帯をうまく工夫するとちょっとした小遣い稼ぎをすることも可能とすることになる。(参考図参照)

一定の年会費と預託金を払って加入しその時々追加料金や受け取りなどが後日精算されれば、どうなるだろうか。例えば、低所得者や学生などが利用の仕方を工夫して小遣い稼ぎが出来る様なライフスタイルを考えるかも知れない。観光や通勤通学の流れを変える為に活用することも出来ると思える。また、公共交通の利用も変化するかも知れない。こういった工夫をする人が出てくる様に細かな工夫を重ねたならば、経済論理が働きごく自然にほどほどにバランスの良い自転車の配置が維持されることも期待出来るように思える。

3. 利用者のマナー

自転車の利用者が、生活共同体のような意志を持つように誘導することを目指す。利用者自らマナー向上する努力が行われるとするならどうなるか。駐輪場などの管理運営費その他の合理化が大きく進むと思われる。利用者が運営やマナー向上に貢献したならば、返金単価が上がるとするとどうなるだろうか。自転車を使う上でマナー向上に貢献したり利用時のついでに自ら進んでパンクした自転車を修理したり駐輪場の整理をしたら返金単価が何パーセントか上乘せされる様な対価が得られるようにする。そして2.の偏在問題でシステム内で自転車を使う時に発生する追加料金や返金額が利用者の貢献度に応じて自動的に増減するならどうなるだろうか。



また、駐輪場の様子を誰でもネットワークカメラで確認出来るようになっていた場合には、どのようなことが起こるだろうか。どこかの誰かが見ているなら女性が深夜に無人の駐輪場に入っても多少なりとも安心出来るかも知れない。

利用者みんなが参加しお互いに評価できる物を見つけ合いマナーの向上や運営上の細かな改善が続けられるような仕組みが有るなら地域コミュニティの改善につながり得ると思えるし安全性も増すのではないかと考える。

もし、ホームレス、低所得者や学生、子供がマナーやルールを守るようになれば、それ以外の人もいい加減なことをしにくくなるのではないだろうか。

4. コスト

駐輪場の管理などには、手間暇がかかるが生活共同体的な考えで利用者自身が管理運営者であるならば、24時間営業の駐輪場も無人化出来るかも知れない。1や3などが実現すれば、細かな工夫を加えることでより少ない運営費と人員で貸し自転車のネットワークが運営可能と思える。3.の様なことを活用することで、利用者自ら自転車利用時についでに維持管理に参加する様に動機付ける事が出来るなら、駐輪場の整理や悪戯防止などの効果も期待出来ると思える。利用マナーが向上し利用者自ら維持管理に参加するような動機付けが出来るなら、駐輪場や貸し自転車の維持管理にかかる費用は大幅に削減出

来ると考えられる。自転車の位置情報や貸し出し管理などのシステムも、利用時の様々な時点で貸し自転車の利用者向けの広告などを載せること、バスの走行情報など貸し自転車以外のシステムなどにも応用し連携させていくこと、などを実現出来たとすれば、情報処理等の開発・運営経費を分散化させることも可能と思える。

この程度なら中古パソコンを集めても実現可能と思える。これ以外にも様々な工夫は必要と思えるが、かなりのシステム開発費その他の運営コストも抑えることは出来るように思える。

これらのことは、駐輪場を初めとする土地や自転車そのものの資源の節約となると共に放置自転車の改善や盗難その他に対する社会的コスト削減にも多かれ少なかれ寄与するものと思われる。また、公共交通の補完的な役割も果たすと考えられる。工夫と努力が有れば、非常に安い会費で持続性のある貸し自転車のネットワーク作りが出来る気がするので何とか実現すべく模索している。

(奈良県奈良市在住)

■ 論文寄稿 ■

川村雅則

規制緩和とトラック運送業 (Ⅲ)

■はじめに

2007年の夏(7月21日)、『朝日新聞』の朝刊で、トラック運転者の仕事の厳しさをまとめたルポが1、2面で大きく報じられた。見出しをひろってみると、「車中12泊 何でも運送」「仕事は携帯に、まるで日雇い」(1面)「事故隣り合わせ」「備車」生活 仮眠も削った」(2面)とある。記事でとりあげられていたのは、これらの見出しがまさに示すとおり、自宅を出てから何日も帰宅することなく、車中泊を続けながら、携帯の指示に従い、各地に荷物を届けるトラック運転者の労働・生活の過酷さであった。睡眠を削っての走行、あるいは、走行中、居眠りであやうく事故を起こしかけるという記事中の運転者の姿に、かつて筆者も、同乗調査で同じ経験をしたことが思い出された。

■運転者の責任で片付けられる問題か？

このリアルな記事は、業界内にも小さからぬ波紋を招いたようで、筆者も、業界紙の記者から、この記事を読んだのコメントを求められた。そこで、「荷主・元請けの責任を問う法制度を」と題して、次のようなコメントを送った。

すなわち、「安全に対する社会的要請が強まる中、経営環境がますます厳しさを増す今日にお

いても、安全輸送のための必死の努力がトラック運送業界では続けられている。だが、記事にあるように、重層的な請負構造のもとで家にも帰れず厳しい就労を強いられる運転者が少なからず存在することも、業界関係者であれば周知の事実であろう。社会・消費者は、日常生活を支える物流がこうした運転者らの努力・犠牲によって維持されている事実にも、もっと目を向けなければなるまい。同時に、トラックの安全に関して荷主・元請けの責任を問う実効力のある法制度がなければ、事故が起きてもトカゲのしっぽ切りで終わってしまう、その繰り返しではないか。」

運転者や運送事業者だけでなく、背景資本の責任追及が必要であるというこの問題意識はいまも同じである。

■トラックによる事故はいま

安全が危ぶまれるこうした状況の中で、トラックの事故の動向はどうか。国土交通省の発表(2008)でみていこう(表参照)。

第一に、事業者が急増したこともあり、事故件数も急増したが、ピークの3万7千件からは減少傾向にある(表中には記載していないが、平成19年は3万2千件)。第二に、それは走行距離当たりでみても、ピーク時からみると減少傾向にあ

る。だが第三に、トラック事故による死亡者数は、この間、自動車事故全体での死亡者数が大きく減少している（平成4年からおよそ半減）のに比べると、その減少の幅は小さい。トラックは、ハイタクなど他の業種に比べ事故発生率（走行距離当たり事故件数）が低いとはいえ、走行の形態（高速度運行）や車両の形状ゆえに致死率が高いことが確認される。その意味でも、先のルポのような労働実

態があってはならないのだが、事態は逆である。そして第四に、脳・心臓疾患の急性増悪を中心とする、運転者の健康起因による事故が、高止まりの状態にあることを指摘したい。背景には、やはり、厳しい労働実態・過労等があると思われる。

ところが、それでは、平成18年の34940件の事故のうち、過労運転はどのくらいかというところ、わずか25件で、0.1%にも満たない。多いのは「安全不確認」8922件(25.5%)、「脇見運転」8175件(23.4%)などである。

もっとも、この数値をそのまま受け取るのは問題だろう。すなわち、先のルポ記事で運転者が告白しているように、例えば本当は過労による居眠り運転であっても、責任回避のため、脇見運転で通すケースもあると思われるからである。事故原因・要因の把握という重要な作業ができていない事実をあらためて共通認識にしたい。

■運送事業者のますますの経営悪化

昨年の夏、原油価格の高騰に対して、運送事業者によるデモが全国各地で行われた。私のま

表 事業用トラックによる事故発生状況

(単位)	(a)交通事故発生件数 件	(b)死者数 人	(c)走行キロ (1億km)当り 件	(d)健康起因の 重大事故発生件数 件
平成4年	25760	778	44.9	—
5年	26366	727	45.3	—
6年	28375	772	46.7	—
7年	30392	818	48.6	—
8年	30767	789	46.5	6
9年	31480	735	46.4	8
10年	31123	750	46.2	3
11年	33164	740	48.1	4
12年	37007	795	50.6	4
13年	37410	714	50.4	9
14年	36437	706	48.8	12
15年	37278	685	48.3	13
16年	37206	656	48.6	13
17年	36782	663	48.2	17
18年	34940	581	44.7	19

注：(d)は、届出の範囲が平成14年に改定(拡大)。 出所：国土交通省(2008)より作成。

わりでも、もう限界という運送事業者の声が多く聞かれた。

現在(12月)、トラック運送事業者を対象に定点観測的に行っている、事業経営の実態に関する調査の結果をとりまとめているところである(700超の回答)。同様の内容を過去にも(49号)報告済みなので、幾つかの声を紹介するにとどめるが、荷主との間の運送契約の公正化、適正な運賃の収受がいかに困難であるかが理解されよう。

- ・燃料高騰なのにサーチャージどころか運賃の値下げを要求される。また荷主の手数料は(元請運送事業者が—筆者)そのままピンはねをし、値下げをされる。下げぬよう頼むと、仕事がなくなる。助けてと言いたい！社保に再び入り、ボーナスを出してやりたい！当たり前の事が出来ぬ状態になっている。
- ・書類では契約していないが、5%の値引きは一方的に強要されたままである。運賃は荷主の言い値で決められるため、作業を受けた後で料金(負担—筆者)が上がってくることもあり、運送業界はみんな厳しいと思う。
- ・契約時に数社の運送業者の見積りの中から選

ばれて(最低運賃)契約をしておりますが、さらにこれを下回る運賃でスポット的に他社を利用し、値上げに応じるところか、「いくらでも運んでくれるところはある」ということを見せ付ける荷主が非常に多くなりました。荷主も急激な環境の変化に苦慮してのこととは思いますが……

荷主からのこうしたプレッシャーは運転者にしわ寄せされることになる。冒頭のルポ記事の内容がまさにそれである。トラックが鉄道よりも、貨物輸送分野で市場競争上なぜ優位にたちえたのかについて、かつて次のような指摘があった。すなわち、「トラック運送業労働者(特に運転者)の低労働条件が、その低賃金労働と相まって、否それ以上の重みをもって、わが国の貨物輸送自動車化進展のための重要な要因の1つになっているということである」(村尾(1982)p211)。この指摘に筆者も同意する。運転者の労働条件の脆弱さ・弾力性なくして、「貨物輸送の自動車化」は達し得なかったし、いまもなおその構図は基本的に変わっていない。むしろ、規制緩和等による競争の激化によって、事態が悪化している一面さえあるといえよう。

■まとめに代えて

トラック運転者の厳しい労働実態に同情を寄せるひとは少なくないだろう。だが、そうした事態をつくりだしている構造的な問題や、その

構造の中で、経営的に追い詰められる運送事業者に対する同情的な声はなぜかそう大きくはなっていないと感じている。タクシー事業では、規制緩和の見直しに向けた動きが確実なものになった。規制緩和では先輩格にあたるトラック事業ではその動きはみられない。輸送コストに見合う運賃を求める中小運送事業者の訴えを、私達はなお業界のエゴとして退け続けるのだろうか。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

参考文献

国土交通省 発表資料「自動車運送業に係る交通事故要因分析(平成19年度)の結果について」平成20年7月4日
村尾質『貨物輸送の自動車化』白桃書房、1982年

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
- ・40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
- ・51号—貧困という問題をめぐって
- ・53号—タクシー産業の確かな再生を

投稿

通学路に一層の関心を

椎名文彦(非会員)

私は貴誌にかつて投稿(第36号・第43号)して以来、集まりに出かけて行くと、通学路に関心を持ってもらおうと、次のような問いかけ(アンケート)をしてきました。ある集いの誌上再現をしてみます(会員の皆さんも参加してみてください)。

みなさん静かに目をつぶってください。夕食の献立を考えてはいけませんよ。ここは、あな

たが小学生の頃の通学路です。通学路と言えば、どんな出来事が浮かんできますか。どんな事でも、いくつでも思い出してください。

(30秒ほどしてから)目を開けてください。本当はお一人ずつお聞きしたい所ですが、時間がありませんので、その出来事を分類してみましょう(アンケート用紙を配布する)。

まず三つに分類することにします(つぶやきが聞こえてくる)。いいですか。項目を説明します。

- 1 ①主として自然とのかかわり〔天候、小動物、草木、小川、沼、田など〕
 ②主として人とかかわり〔友だち、おばあさん、おじさん、店員さんなど〕
 ③主として社会とかかわり〔服装、車、道路、交通事故、店舗など〕

あてはまる項目に○をつけてください。いくつでもいいです。

次に、別の分類をします。項目の説明をします。

- 2 A 主としていやなイメージ〔大変さ、辛さ、恐ろしさ、痛さ、悲しさなど〕
 B 主としていいイメージ〔わくわくさ、おもしろさ、愛しさ、嬉しさなど〕

あてはまる項目に○をつけてください。両方でもいいです。

(ささやきが聞こえてくる)では、最後にもう一つお伺いします(説明をする)。

思い出した出来事は、あなたの生き方、人生、人間形成に何らかの影響があったと思いますか。その度合いを0(ない)～5(かなりあった)

まで6段階で選択するとしたら、当てはまる数字に一つ○を付けてください。

隣同士での話が広がっている中、アンケート用紙を回収しました(末尾の資料参照)。

私は、通学路での事故や事件を考える原点は、自らの「回想」の中にあると考えています。すでに過去のものになってしまいましたが、愛着を持っているかどうかを自問することを通して、今の通学路を見直す契機になることを願っています。

この4月以降3回ほどこうした問いかけをしています。通学路が、子どもたちにとって安全で、安心して歩ける場になることは、その地域のまちづくりの根幹になると思います。

〈資料〉この集いでのアンケート結果

(N=50・選択率%)

1	① 70	② 50	③ 44
2	A 20	B 90	
3	0-4	1-14	2-10 3-24 4-38 5-10

(千葉県山武郡在住、交通権学会会員)

投稿

加熱するゴルフ報道と背景のクルマ社会

小林和彦

海外での大規模テロ事件などの報道と並んで新聞紙面やテレビ画面を賑わすのがスポーツ関連の報道であるが、中でもゴルフ関係が多いようだ。特にRI君のような天才的少年プレイヤーや20歳前後の若い女性プレイヤーが出場すると報道は一気に過熱する。

むろん私とて彼ら彼女らのひたむきで真摯なプロ精神には感動しないでもないが、一方で感動だけには浸ってばかりはいられない思いも強い。

私は旅行が好きなので、たまには飛行機を利用することもある。二酸化炭素を格段に大量排出する航空機に乗ることに多少の後ろめたい思

いをしながらも、折角空のたびをする以上、上空から美しい日本の国土を楽しまない手はないと思い、くい入るように窓の外を眺めることにしている。

ところがそれで気付くのは、上空から眺める日本の国土は決して美しいとは思えない現状である。とりわけ大都市圏に近い丘陵地帯の様相は傷だらけと申してよい。

むろん丘陵地帯の奥深くまで開発された住宅地や網の目のような道路網も目に付くが、それ以上に至る所にゴルフ場が多く目に入る。だからよほどの高山でない限りは「一面の緑の絨毯」になっている丘陵は少ない。まさに、よくもま

あこんなに多くとあきれ返るほどのゴルフ場が乱造されている感じである。

むろんゴルフ場は市街地からはかなり離れた所にあるから、徒歩や自転車、バスで出かける人はまず存在しないであろう。郊外型商業ゾーン以上にクルマなしで行くことは困難である。つまりは「クルマ社会」を前提としてゴルフ場は造成されている。だから、広大な芝生とともに

広大な駐車場や取り付け道路も敷設される。

しかも多くのゴルファーは純然とゴルフを楽しむというわけではなく、職場関係や商取引関係に絡ませて行われているようであり、“健康づくり”どころか仕事の延長でしかない場合も多く、なによりも国土の“健康”をも大きく蝕むものではないか。

(山形県山形市在住)

投稿

『お母さん、ごめんなさい!』

木村孝子

今日は大変残念な報告をすることになりました。“一人娘がドライバーに”。信じられない気持ちです。

10年前、赤旗新聞の家庭欄でこの“会”の存在を知りました。「クルマは大気を汚染する。クルマの走行そのものが歩行者に恐怖を与える。ヘタをすると心ならずも人々の命を奪うこともある。子どもたちや高齢者の歩行を妨げる。公共交通を整備しよう。歩ける人はできる限り歩いて体を鍛えよう。……などなど。」私はすぐにこの会の会員となりました。その前にこの“会”の初代表・杉田聡さんの“クルマが優しくなるために”の本を読んでいて心から賛同もしていました。一人娘は私の主義主張に影響を受け、「そのとおり。」と納得してくれていました。首都圏に住んでいた時の娘の移動は、電車、地下鉄、自転車、徒歩の日々。

娘はこのたび、つれ合いの転勤に伴い徳島市へ移住しました。地下鉄も市電もない市、たまにバスが通るのみ、彼女は自転車で移動する日々でしたが、このほどマスコミ関係(雑誌社)の仕

事に就き、取材には自転車ではどうしても不便と気づいたとのこと。娘は教習所へ通い、免許証を取得してしまいました。「お母さんが悲しむから。」と、教習所に通っていたときも、免許証を取得したときも無言のまま。ある日、突然電話で「お母さん、ごめんなさい。今日、仕事で車を運転して町に出た。」と。私は仰天してしまいました。あの娘がドライバー。車で町に。「でもね、私は仕事で仕方なしに乗っている(会社の車とのこと)。空気を汚していると心が痛んでいる。通勤は自転車。できるだけ乗らない。お母さん、ごめんなさい。」

忙しくなってしまう日々。クルマがないと仕事にならないかみえる日々。こんな風になってしまっている今の社会が残念です。この会を応援して下さっている全国のみなさんや、必要に迫られて仕方なしに乗っている全国のドライバーの方々や、お母さんごめんなさいと乗っている娘と共に、“クルマ社会を問い直し”つづけたいと思います。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

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。

※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~53号)——1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52号送付時に同封した名簿参照)まで。

2009年度総会／こども環境学会 案内

クルマ社会を問い直す会 2009年度総会と講演会 案内

2009年4月18日(土)にクルマ社会を問い直す会の第15回2009年度総会を開催いたします。

例年、五月に開催していましたが、他団体の行事と重なり難いように、今年度は四月に変更しました。

会員の皆様には出席の程よろしくお願い致します。

また委任状提出をお願い致します。総会成立のためにご理解とご協力をお願い致します。

(事務局担当世話人・清水真哉)

- 会場： 北沢区民会館「北沢タウンホール」
2F第一集会室
東京都世田谷区北沢2-8-18
- 交通： 小田急線・京王井の頭線下北沢駅南口
徒歩5分
- 日時： 4月18日(土)
12:30～15:00 総会
15:30～17:30 講演会

講師・谷口綾子さん(筑波大学)

「モビリティマネジメントとは(仮題)」

18:00～19:50 懇親会

■参加費：無料(懇親会は実費)



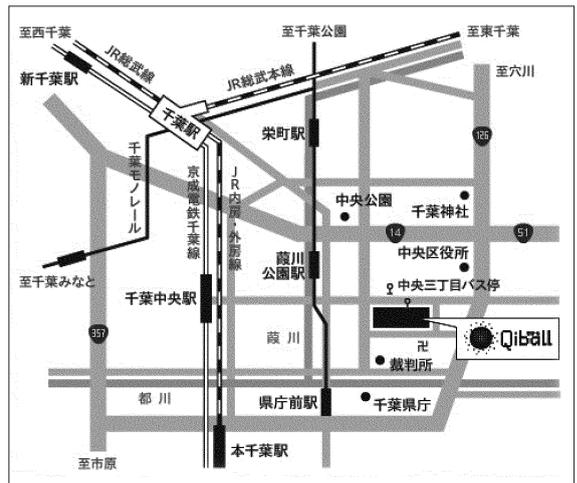
こども環境学会2009年大会 案内

こども環境学会2009年大会にご参加下さい。

- 日時：4月23日(木)～4月26日(日)
- 場所：千葉市子ども交流館と千葉市ビジネス支援センター
千葉市中央区中央4丁目5番1号
Qiball (きぼーる)内
- 交通：京成千葉中央駅より430m (徒歩5分)
千葉都市モノレール菟川公園駅より350m (徒歩4分)
- 大会テーマ：「こどもの力」
- 当会参加：シンポジウム「子どもの防犯・安全性と移動自由な遊びが両立する環境とは？」
(千葉市、JST、UNICEF千葉他共催)
◇日時：4月24日(金) 1時～4時
◇場所：千葉市ビジネス支援センター会議室
同日午前中には講演会「子どもにやさしい都市」

(カレン=マロン、喜多明人)が予定されています。現在、準備・調整中です。参加をご検討されている方、関心のある方は世話人杉田(52号会報送付時に同封した名簿参照)までお問い合わせ下さい。

(世話人 杉田久美子)



代表より 杉田正明

本会報で別に報告した「環境・交通・まちづくり市民フォーラム」で筑波大学講師の谷口綾子さんが「モビリティマネジメントとは」と題して講演されました。谷口さんは、交通を巡る社会的ジレンマの解決について、2つの方略、すなわち「構造的方略」と「心理的方略」があるとしてお話しされました。構造的方略とは、たとえばロードプライシング・罰金・税金などの法的規制や、道路新設や駐車場設置などの施設またはシステムの改善を指し、心理的方略とは、たとえばテレビ広告やポスター、イベントなどによる啓発キャンペーンや、学校教育や社会教育などの教育・コミュニケーションを指すとのこと。谷口さんは、コスト・空間的制約・市民の理解などから構造的方略のみで社会的ジレンマを解消することは困難であるとし、一方、キャンペーンや教育をしても必ず非協力的な人が出るので心理的方略だけでも解決できないことから、両者を適切に組み合わせることが重要と話されました。その上で谷口さんは、心理的方略、金やチカラではなく言葉で人々の意識行動を変える方策の研究に取り組んでおられることとその成果の一部を紹介されました。

本会報で別個報告した内容を見ていただければ明らかですが、私が当日アップルした内容は、谷口さんの分類を当てはめれば、構造的方略の提案です。制度作りの方向の提案です。私は、抵抗・反対が多くても、実現を妨げる要因が大きくても、根源的で抜本的で実現すれば効果が大きい脱クルマの仕組み・制度を作っていくべきと考えており、当日のアップルはその姿勢から行ったものです。会場の見知らぬ人が「乱暴だが賛同する」と後で話しかけてくれました。私は本当にやらねばならないことは、徐々に賛同が得られいずれ実現すると期待しております。

大きな枠組みでの構造的方略だけでなく、個別の問題での構造的方略についても知恵を練る必要があります。先日11月15日に首都圏では日本テレビ「報道特捜プロジェクト」で通学路に進入禁止を無視してクルマが侵入している船橋市・国分寺市の実態とそれに対するそれぞれの警察の対応が紹介されました。国分寺市では進入禁止を表示したバリケードを通学路に置いておいてもそれを脇にどけて侵入してくる様子が映し出されました。この国分寺市では、日本テレビが警察に取材申し込みをした直後から警察官の取り締まりが始まり、3週間ほど毎日の取り締まりが続く中で違反が大幅に減ったと報じられました。

私はスクールゾーンへの時間を限った進入禁止を実効あるものにするためには、撤去が容易なバリケードの設置ではなく、あるいはまして船橋市のような単なる規制の表示だけではなく、該当道路の入り口のすべてにボラード(杭)を時間を限って差し込み、それに鍵(ナンバー鍵)を付けて簡単に抜き出せないようにすべきと思います。ただし1カ所だけは鍵をせずに、スクールゾーン内沿道のクルマ保有者がそこから出入りできるようにすべきと思います。仮に外部から通り抜けのためにここから入っても、出口が封じられる形になります。本当はスクールゾーン内沿道のクルマ保有者に対しても、朝の7時から8時半などの時間帯は子供の安全のためクルマの運転禁止を強制すべきと思いますが、強い抵抗が予想されます。尚、救急車・消防車などの緊急車に対してはあらかじめ鍵のナンバーを覚えておくことが必要でしょう。また、ボラードの差し込みと抜き出しの作業は、警察自身が行うか、地域の協力者に委託して行う形がよいと思います。

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、会費の振り込みやご寄付を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11月17日までの会費・寄付納入者・団体は129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、青木まで(会報52号送付時に同封した名簿参照)ご連絡ください。

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。

●「カーチェイスは禁止に！」

去る11月14日、愛知県岡崎市の交差点で、白バイに追跡されていた車が軽乗用車と衝突し、軽乗用車に乗っていた赤ちゃんが死亡しました。由々しき問題で、警察の責任が厳しく追求されなくてはなりません。警察による業務上過失致死と認定してもよい事件です。

現在、恐らく警察は、逃亡する被疑者がいた場合、条件反射的にパトカーや白バイによる追跡をしているのではないかと考えられます。その際、追われた運転者が冷静な心理状態でなくなることは当然予測されることで、そこで起きた事故に関して、逃走を図った被疑者が悪いで済む話ではありません。今回の死亡事故は、起こるべくして起きたというしかありません。

警察は決まって「追跡の方法に問題はなく、適正だった」とコメントしますが、市民の安全に対するこの鈍感さは厳しく断罪されなくてはなりません。

危険な追跡をしなくても逃走車両を警察官が目視すれば、車両ナンバー、車種などにより、身柄の確保は後にでも十分可能なはずで。

後方からの追跡は道路上でのありうべからざる危険行為であり、警察による被疑者の身柄確保よりも他の道路交通参加者の安全の方が絶対的に優先されるのだということを、警察は肝に銘ずる必要があります。

また市民にも、警察が犯人を追跡するのは当然という常識があるようで、啓蒙が必要なのかも知れません。

イギリスでも同様の事故があり、市民団体が批判をしているという記事を目にしました。この問題は「クルマ社会を問い直す会」としても一つの課題とすべきと思っています。(清水真哉)

● 今回号(54号)に横浜カーフリーデーについて原稿を寄せたのですが、実際開催されたのは、9月23日であり、4ヶ月ぐらい前です。

これは、前月号(53号、10月発行)の原稿の締め切りが、8月末であることから掲載は不可能なことによりです。鮮度が落ちていますが、その点をご勘弁ください。

さて、カーフリーデーについて、会報の記事や事務局からのチラシに、たびたび掲載されています。これは、問い直す会として、たいしたことはできないが、カーフリーデーの普及に力を入れよう、広報しようという方針があり、かつカーフリーデー担当の世話人が私であることによりです。これからも報告させていただこうと思います。

ただ、カーフリーデーは少しずつ参加の都市が増えてきていますが、まだ10回もありません。

またこれからもすこしずつふえるとしても、県庁所在地等が中心であろうと思われることから、多くの会員には、イメージの湧かない部分のある情報かなとも思われます。

カーフリーデーに類似、近似したイベント、活動にノーカーデー、があります。これは、全国的に行われていると思われませんが、いざ情報を集めようとするとなかなか集めにくい面もあります。

しかし、会員には、かなり参考になる情報かなと思われれます。

私自身も収集し、会報にも載せていきたいと考えていますが、こういうノーカーデーのイベントがある、ノーカーデーの運動に参加した、という投稿(情報)をぜひ寄せていただきたいと思います。(後藤昇)

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。

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。

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 《2/28、3/28》

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。一度様子を見てみたいという方の参加を待っています。

日時 09年2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。

2/28以降の予定は、3/28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52号送付時に同封した名簿参照)

《「2009年度総会・講演会案内」と「こども環境学会2009年大会案内」が29ページにあります》

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2009年4月末
- 原稿締め切り：2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52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3000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、この場合長文でもかまいません。
 - ・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