

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

郵便振替口座：00140-7-39161

55

2009年4月30日発行

(年4回発行)

一部400円(送料含)



長野県松本市内で見かけました。物理的に自動車の侵入を許さない形で分けられてはいますが、そして幅も広くはありませんが、これが有ると無いとではかなり違うと思います。

(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

「クルマの社会的費用」についての
連続学習会を開催(杉田正明)……………2

会員の活動報告

小平市におけるコミタク実現への取り組み
(渡辺 進)……………2

関さんの森道路問題報告とご挨拶
(杉田久美子・関美智子)……………4

クルマ減らしのため温暖化防止推進員に！
(関目 実)……………6

調査報告等寄稿

大阪・堺市の路面公共交通プロジェクト見聞記
(藤村建一郎)……………6

地方自治体とバス政策の現状
(東京・茨城の事例から)(塚本 敬)……………13

絶句の東京外環道路計画(足立礼子)……………14

論文寄稿

クルマの外部不経済への対応—クルマ過剰依存社会
からの脱却のための制度作り—(杉田正明)……………17

投稿

歴然たる“エコカー”の限界(小林和彦)……………29

研究学園都市・つくば市の交通事情は(木村孝子)……………30

ハローワークで始める脱クルマ
「エコ・ドライブ・アドバイザー」(鈴木浩司)……………30

案内

おすすめ書籍の紹介……………31

メッセージほか

代表・事務局・会計より……………32

案内板……………34

投稿規定……………34

「クルマの社会的費用」についての 連続学習会を開催

杉田正明(世話人)

2008年11月29日および12月20日の2回にわたって、クルマの外部不経済・外部費用についての学習会を、東京都内の町屋で開催いたしました。第1回は「社会的費用課税の基本的考え方」、第2回は「外部費用の推計状況」と題して開催いたしました。

私がチューターを務めました。合計5時間“講義”をし、講義後質疑応答を行いました。

参加者は、外部への宣伝をごく限ったこともあり少数でした。このテーマについて、会員の中でも関心が必ずしも高くないであろうと予想していましたので、覚悟はしていましたが、も

う少し大勢の人に聞いてもらいたかったというのが正直な気持ちです。

“講義”の内容については、初歩的な概念説明からほぼ先端的な研究付近まで渡ったと自分では思っています。やはり経済学の考え方について理解して頂くのが相当難しかったと思います。

本会報の論文寄稿として、2回にわたってお話しした内容の要約を掲載しております。論文形式ですので、当日行った初歩的な概念説明はほとんど省いております。読みづらいとは思いますが、ごらんいただければ幸いです。

小平市におけるコミタク実現への取り組み

渡辺 進(地域活動連絡係)

小平市では、行政が市内の最も賑やかな中央部にコミュニティバス“にじバス”の試行運行を2004年1月に開始したのがきっかけで、公共交通の不便な市周辺部4地域の住人たちが個別に「私たちの地域にこそコミバスを」の請願署名運動を起こしました。これらの請願は継続審議を繰り返したのち4件とも全会派の賛成で翌年11月に採択され、市長に提出されました。これは私たちのその後の運動の大切な土台になりましたが、行政にとっては大変重い荷物になりました。

市は、上記の“にじバス”試行運行を続けながら、4地域の請願に対しては「お金がない」とか「NPOを立ち上げれば市はオブザーバーとして経費を補助する」などと言って、請願にまともに答えようとはしませんでした。請願4団体は「小平に循環バスを走らせる連絡協議会」に結集して市への要請行動を続けてきました。その結果市はNPO待望論をあきらめ、2007年8月、上記4地域の一つ大沼花小金井地域に、公共交通(担当課)を事務局とする「大沼・花小金井地域のコ

ミュニティタクシーを考える会」を発足させました。そして翌年3月に大沼ルートで、また同9月に花小金井ルートで実証実験運行が始まりました。市民の粘り強い運動が行政の重い腰を上げさせたのです。

その直後の市議会で「他の地域はどうするのか」との質問に市長は「運動の盛り上がった地域から対処していく」と答え、担当課が「2008年中に小川・栄町地域に「考える会」を立ち上



げる」と説明しました。確かに、その年の暮れも押し迫って、「小川・栄町考える会」の第1回会合がありました。

この地域は、先の請願署名運動でも大勢で署名活動を行い、例会や会報発行を継続してきましたが、「考える会」の発足でその運動はますます活発になっています。

「小川・栄町の考える会」のこれからのスケジュールは、3月中に地域内住民へのアンケートを実施し、それを分析したうえで、運行のコース、停留所、運行時間帯、運行時隔、料金などを検討し、秋口には実証実験運行に入りたいと担当課は話しています。

この「考える会」による事業推進の方法の採用には、次のような背景があります。2007年5月に公布された「地域公共交通活性化及び再生法」は、その中に道路運送法で新しく規定された「地域公共交通会議」を取り入れ、法律の条文としては初めて住民参加を規定した点で画期的なものといわれています。具体的には、自治体の地域公共交通の提案がこの地域公共交通会議の全構成員の合意で纏まったものであれば、その後の都道府県や国での手続きは、従来のような面倒で時間のかかるチェックをせず、迅速に処理できるというものです。

「考える会」の唯一最大の目的は、地域公共交通会議で合意できるコミタク事業の具体案を纏めることだと言えます。したがって、実証実験運行はこの具体案が実施可能であることを“実証”する極めて重要なプロセスということになります。

話を元に戻して、大沼地域のコミタク本格運行に関しては「小平市地域公共交通会議」が2009年3月中にも開かれる予定ですが、市はこれを常設の検討組織として設置し、各地域のコミタクやにじバスのほか、路線バスの改善や鉄道との連携などの検討を行うとしています。その構成機関は次のとおりです：

住民・利用者の代表、東京運輸支局、東京都、道路管理者、交通管理者、交通事業者、東京乗用旅客自動車協会、東京バス協会、交通事業者労働組合、小平市、その他関係者(機関)(商業・集客施設、公共施設、学校、学識者等)。



したがって、各地域の「考える会」の構成員も、「小平市地域公共交通会議」の構成員のうち小平市が関与する部分に対応するメンバーになりますが、「住民・利用者の代表」をどう選ぶかが問題です。例えば小川・栄町コミタクを考える会の場合、事務局が提案して決められた会長はJA東京むさし小平支店長ですが、「考える会」の会長即ち「地域公共交通会議」の住民・利用者代表と考えるのは形式的に過ぎるように思われます。地域住民の生活の実態やニーズをよく知っていてこそ「会議」の場で適切な発言ができるのではないのでしょうか。

ともあれ、小型で実現が容易と見えるコミタクでも、難しい問題がたくさん出てくると思われます。肝心なことは住民・利用者が個々の問題に率直に意見を出し合って、その合意を「考える会」とその事務局である担当課にはっきりと伝えることではないのでしょうか。

それにしても市長が「盛り上がった地域から」と言うのはすべての請願を全会派の賛成で採択した経過を軽視し、行政の責任をわきまえない発言だと思います。運動が盛り上がらなかつたらコミタクによる公共交通不便地域の解消に取り組まないという姿勢は住民の懸念を買うことになるでしょう。

(東京都小平市在住)

編集者注：執筆者は現在小平市「小川・栄町コミュニティバスを走らせる会」の代表で、「小平に循環バスを走らせる連絡協議会」の副会長を務めておられます。

会報53号で杉田正明さんが関さんの森道路問題について紹介されました。その後の経過について、簡単ですが報告いたします。

尚、私は杉田正明さんと署名活動に参加してきました。それは“地元で児童館みたいな子ども達のあそびば、居場所がほしい！”と有志で月2回開催している「小金あそびばの会」で、年に2～3回「関さんの森」を使わせていただき、1.1ヘクタールの森だけでなく、屋敷、庭、梅林、小道ができるだけ損傷なく大きな塊として残ってほしいと強く感じてきたからです。又、ご両親が大切に守ってきた歴史を経た建物や古木をできるだけそのまま残したいという関姉妹のお気持ちに共感したからです。

以下手元にある資料を参考にまとめてみました。

1. 経過

関さんの森道路問題の主な経過は次の通りです。

- 1964.09 都市計画決定
- 1992.01 事業認可
- 1996.04 「関さんの森を育む会」発足
- 2004.12 千葉県、土地収用委員会再建
- 2007.04 松戸市、暫定道路案を地権者関さんに提示
- 2007.10 関さん側、代替道路案を松戸市に提案
- 2007.12 松戸市、代替道路案を拒否
- 2008.07 「関さんの森エコミュージアム」発足
- 2008.07.31 松戸市、土地収用法の手続きを開始することを関家に通告

- 2008.09.01 関さん側、関さんの森新道路案を松戸市に提案
- 2008.09～12 関さん側、迂回道路実現を目指して署名運動を展開。合計32,037名の署名を市長に提出
- 2008.12.03 関さん側、関さんの森新道路案(修正案)を松戸市に提案
- 2009.01.12 関さん側、関さんの森新道路案(再修正案)を松戸市に提案
- 2009.02.05 関さんと松戸市、基本合意書調印

2. 基本合意の内容

2月5日に調印された基本合意の主な内容は次の通りです。

- 都市計画の変更を行わず暫定道路として建設する
- 2009年1月12日の再修正案の線形を基本とする
- 2009年8月末を目標に計画を協力して策定する
- 計画策定中は収用手続きを中断する
- 計画案の合意が成立した段階で収用手続きを取りやめる

尚、1月12日の再修正案の線形ですが、これは、関さん宅の庭の緑の中を18m幅でまっすぐに走る既存の都市計画に対し、庭の端にある既存の生け垣より内側には一部を除き入らず、外側を迂回して走るもので、幅も15m程度で構想したものです。

署名にご協力頂いた皆様、いろいろご支援してくださった皆様、ありがとうございました。

(千葉県松戸市在住)

ごあいさつ

関 美智子

皆様からのお力添えをたまわり、迂回道路が暫定道路としてつくられることで、合意が成立し、強制収用が中断しました。本当にありがとうございました。

自然を守ることがいかに大変であるかを痛感した7か月でした。環境保護が叫ばれることもなかった約半世紀前につくられた道路計画の前では、環境立国を叫ぶ声など吹き飛ばしてまいります。これが現実でした。

しかし、「関さんの森を育む会」の生きられた歴史は、意味を持ちました。着実に地道に自然を育ててきた市民の努力は、環境教育の場を育て、ケアの場を保証し、憩いの空間を作り出してきました。仲間の一人ひとりが、持ち味を発揮し、公共利用の場を育て、拡げてきました。自然を楽しむひとの輪が、子どもから大人までを含み、大きくなっていきました。ひとが集い育てた自然が、ひととひとをむすび、参加者の個性を輝かせました。

強制収用手続きが始まってからは、生きた心地のしない毎日でした。日常生活がなくなり、毎日息が詰まる思いでした。

そうした中で、自然保護を重視する人々、里山を守ろうとする人々、市民参加のまちづくりを大切にする人々が、里山を維持するために多様な活動してくれました。署名活動、駅頭でのプレゼン、ポスターとチラシの作成と配布、専門家による道路案の作成など、「市民社会にふさわしくスマートに」をモットーに、多様な方々が知恵を出し、多様な活動に取り組みました。環境保護にかかわるグループのネットワークも大きな力になりました。運動に参加してくださった方々に、心からの感謝と敬意を表します。

マスコミも関心を示し、報道してくれました。テレビ朝日のワイドスクランブル、同じくテレビ朝日のモーニングショー、TBS日曜お昼の噂の東京マガジン、日テレのみのもんだのおもいきりイイテレビ、そしてNHK。マスコミの報道とたゆまぬ市民運動とが相乗効果をあげ、多くの方々が寒い中、街頭で署名してくださいました。テレビと新聞の報道関係者にもあつく御礼を申し上げます。マスコミの報道のおかげで、日本中から署名や励ましをいただきました。辛い毎日を過ごす中で、市内・市外の人びとのあたたかな励ましにどんなにか鼓舞されたことでしょう。

多様な方々が多様な方法で参加した運動スタイルは、現代社会の底力を感じさせるものでした。計画道路の変更には至りませんでした。迂回道路が暫定道路としてつくられるという基本合意にいたり、多くの子どもたちのために自然環境をのこしたいといった父の気持ちも生かされ、ひとかたまりの里山が生き延びることになりました。

運動に参加した一人ひとりの方々の勝利であると思います。道路の詳細はこれから詰められますが、市長の言われる松戸の原風景をのこす里山を、将来の子どもたちにしっかりと確実にわたせるように、皆様の引き続きの応援をお願い申し上げます。

里山を育てのこすことに貢献してくださった皆様に、心からの感謝をささげます。

(千葉県松戸市在住)

私は、現在奈良県でストップ温暖化推進員というものをしています。これは、平成9年12月に開催された「地球温暖化防止京都会議（COP3）」での「京都議定書」を受けて、平成11年4月施行された「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づき、地球温暖化防止に対する知識の普及や温暖化対策の推進のため都道府県知事から委嘱された活動員です。（今のところボランティアです）

この推進員は、毎年1回市民の中から公募され、所定の研修（奈良では、土曜日丸1日、3回）を受講するとなれます。この推進員が集まって2001年に奈良ストップ温暖化の会というNPOを立ち上げ、2005年にNPO法人になりました。2006年3月3日には、「奈良県地球温暖化防止活動推進センター」に指定されました。ここで、私は交通

分科会という分科会に属し、温暖化防止、特に、クルマ減らしの活動にがんばらせて頂いています。今、交通分科会では、奈良でもまもなく開催されるビッグイベント「平城遷都1300年祭記念事業」で、公共交通利用促進、自転車利用促進などを呼びかけ、ストップ温暖化の会として、県知事にも提言書を送付しました。

温暖化防止には、クルマ減らしが不可欠ですので、皆様も各都道府県の推進員になって活動されたらどうでしょうか。各都道府県の環境対策課に問い合わせられるか、ホームページなどに情報があると思います。奈良県の場合、毎月発行される県の広報紙「県政だより」に年に一回開催の地球温暖化防止推進員養成講座の日程を載せて頂いています。

（奈良県宇陀市在住）

■ 調査等報告寄稿 ■

大阪・堺市の路面公共交通プロジェクト見聞記

藤村建一郎

（都電網研究会・非会員）

■ はじめに

私たち都電網研究会では、去る2008年の11月、大阪の堺市にトラムをはじめとする路面公共交通と、それを取り巻く「交通まちづくり」について、2日間に渡り視察・ヒアリングに行き参りました。

堺市ではトラム路線新設のプロジェクトが目下進行中で、都市部におけるクルマ社会からの転換施策としてのトラム導入と道路空間の再配分が世界的な潮流となっているなか、日本国内では、富山市に次いで二番目の事例となるのではないかとされています。

また、堺市では旧くからの市街地（環濠内）を南北方向に貫く純民営の路面電車「阪堺（はんかい）電気軌道」、通称阪堺電車が走っており、東

京の路面電車、都電荒川線とはいくつかの共通点があります。

まず、現在は古いシステムの路面電車だけでも、路線延伸といわゆるLRT化によるシステムのグレードアップが望まれ、計画が進められていること、自動車との混合交通となる区間が短く、専用軌道区間が長いこと、路線の両端が大量輸送機関と直接繋がっていないため、起終点のターミナル性が弱いこと、路線が下町的な雰囲気地域を結んでいること、堺市と荒川区はともに平坦な地形で「自転車のまち」でもあること、などです。

そこで、東京において、都電などの路面公共交通を活かしたまちづくりの発展を願う立場からの、研究のひとつのモデルケースとして、私たちは堺市に注目したのです。

ど、将来のいわゆるトランジットモール化を想定。また堺駅～堺浜延伸では、幹線道路を跨ぐため一部高架化も考えられています。トラムと他の交通機関との結節も重要ですが、これはバスターミナル整備ともリンクし、できるだけ乗り換えの距離を詰めるべく、現場ではかなり検討しているということでした。

他方で、既存のトラム路線である阪堺電車は経営の悪化から、乗客数が減少している堺市内路線、我孫子道(あびこみち)～浜寺駅前間の廃線案を含めた協議を2003年に堺市に申し入れました。阪堺電車は同年時点でピーク時(1965年)の1/7まで乗降人員が落ち込んでいました。阪堺電車沿線にあった市立堺病院の移転、他社線との競争力(スピード、運賃、快適性)低下、モータリゼーションの進展が原因と言われています。

それに対し「公有民営」事業スキームの実施による経営環境の改善を行うことを堺市が提案、官と民がパートナーシップを組んで路面電車事業を行うかたちでの存続が決まりました。また、応援組織として、「堺のチンチン電車を愛する会」が堺市都市整備公社を事務局として設立され、イベント電車運行などの活動が行われるようになりました。

その後、幾多の検討を経て、阪堺電車と東西鉄軌道が相互乗り入れする構想も固まりました。ここで、異なった2つのプロジェクトが一元化されたこととなります(地図2)。余談ながら、阪堺電車と東西鉄軌道の規格を合わせるため、一時噂されたゴムタイヤ・一本レール式のトラム「トランスロール」の導入は見送られています。

当面の費用は、東西鉄軌道新設(先行敷設区間)85億円、阪堺電車の改良60億円と発表されており、事業スキームは東西鉄軌道で公設民営、阪堺電車堺市内区間で先述の通り公有民営が想定されています。東西鉄軌道の先行敷設区間開業は2011年春を目指しているとのことでした。

■ 自転車交通

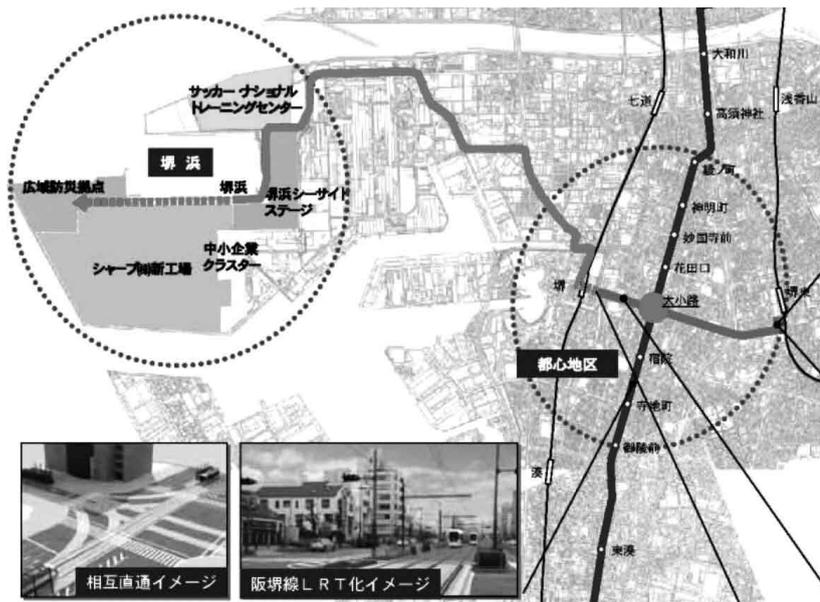
堺は冒頭でも少し触れた通り「自転車のまち」でもあり、平坦な地形なので地域の人々は5km程度の距離は自転車で出かけることが多いそうです。この点も、阪堺電車の利用の少なさの要因として指摘できそうです。ただ、地域住民の高齢化が進むと、路面公共交通の果たす役割は大きくなっていくことでしょう。

余談ながら、堺は日本で初めて自転車を生産したまちなのだそうです。「ものの始まりなんでも堺」と言って、他にも鉄砲、線香、金魚など

堺が発祥とされるものは数多くあるそうですが、なかでも鉄砲の製造技術は、のちの自転車製造に継承されたということでした。自転車部品(と釣り具)で世界的に有名かつ大きなシェアを誇る「シマノ」の本社も堺に置かれています。

■ 自動車交通

自動車交通については、やはり南北方向の幹線道路、高速道路の通過交通は激しいものの、まちの中心部で渋滞が起こることはなく、混雑対策よりむしろ地域振興の観点で、都心の交通体



(地図2) 東西鉄軌道と阪堺電車(堺市建築都市局鉄軌道推進室ウェブサイトより)

系を見直そう、ということになったようです。大小路筋は堺のメインストリートですが、両端が鉄道駅で行き止まりになっており、また、すぐ近くに平行して「フェニックス通り」という大通りもあるので、道幅の割にクルマの通行量が少ない状況です。歩道幅が6~9mもあり、自動車の車線は現状でも6車線とれるところを2車線に狭めています。

そのような意味で、大小路はもともと自動車交通が規制されていると考えてトラムの計画が組まれているようですが、他にも道幅の割に通行量が少ないところが戦災復興道路などでいくつかあると聞きます。そうしたなかでは、例えば堺~堺東間1.7kmの距離だけでも、トラムを通す意味はあるのではないかと。この部分は「LRT」の理想型に近いこともできるのではないかと。阪堺電車やバス網も含め全体を考えると将来の可能性はある。さらなる自動車交通の制限も加えて考えていける。今の人口をまちづくりの起爆剤にする意味でもやる意義はある……市役所ではそう考えられているとのことでした。

■ オンデマンドバス試乗

視察1日目はちょうど東京大学の開発したオンデマンドバスシステムの実証実験最終日で、これに試乗することができました。実験はトラムの計画と直接繋がってないとのことでしたが、路線は環濠内地区および周辺地区と堺駅、堺市役所を面的にカバーしており、奇しくも東西鉄軌道と阪堺電車の駅勢圏を補完するようなかたちになっていました。

コミュニティバスによく使われるタイプのミニバスのほか、早稲田大学の開発した非接触給電タイプの小型ノンステップミニバス(電気バス)も使って2台体制で運行していました。電気バスは、トラムほどではないですが、通常のバスより静かで乗り心地は良く、内燃機関独特のにおいもしないので、今後の普及が期待されました。

〈写真1〉

オンデマンドバスの乗車方法については、登録・予約制ですがこの実験ではドア・トゥ・ドアの運行にはなっておらず、定められたバス停から乗降しなければなりません。関係者の方に



〈写真1〉 実証実験に使われた電気バス

よると運賃無料にもかかわらず乗客集めに苦心しているとのことでした。

今回は市役所の担当の方が事前にモニター登録・予約をして下さっていたので、当方で実際に乗車手続きや停留所を探したりはしませんでした。ただ、いただいたパンフレットを見る限り、通常のバス以上に、来街者にとっては使いこなすのが難しいシステムという印象でした。環濠内地区は低層の人家が稠密になっており、コミュニティバスとタクシーの中間的乗り物という性格上、地域住民が使いこなせばとりあえずの成功なのかなとも思いました。

■ 地元団体との懇談

また同日、堺市役所の方のコーディネートで、阪堺電車大小路電停にほど近い「アスティ山之口商店街」に設けてある「さかいLRT研究交流センター」にて、大阪産業大学の塚本直幸教授をはじめスタッフの方にお話を伺うことができました。同センターはいわゆるLRTの啓発や研究などを目的とした、大阪産業大学と堺市の共同事業であり、運営は大阪産業大学が担っています。

ここでは、東京の「池袋の路面電車とまちづくりの会」のメンバー(筆者もメンバーのひとり)より、同会の活動指針について助言を求める旨の質問を預かっておりましたので、そのお話しもできました。池袋からの質問は、「同じ自治体内で、トラム整備をしても直接メリットを受けない地域の人々にどうプロジェクトを理解してもらうか」というものです。これに対しては、

堺も同じ悩みを持っているようで、郊外の地域住民による東西鉄軌道新設への反対運動もあると聞きます。

回答としては、「特効薬的なものはないが、都市核のきっちりしていない都市で、全体的にうまく発展している例はない。都市核にもう一度公共投資をすることで、近接地域への副次的効果もたらされることを丁寧に説明していくしかない」ということをおっしゃっていました。堺の反対運動についても、「シンポジウムなどで説明を繰り返すうちに、単なる反対から『事業についてもっと説明をせよ』という運動に変わってきた」といいます。池袋の場合も、やはり市民活動は粘り強く続けていくしかないな、と感じました。

夕方堺市役所の方のコーディネイトで、阪堺電車宿院(しゅくいん)電停そばの「うどんすき」の店で「日本路面電車同好会関西支部」の方々(「堺のチンチン電車を愛する会」の会員でもあるとのこと)と会食、阪堺電車の歴史や堺市をはじめ大阪の交通政策、これからの路面公共交通はどうあるべきか、など幅広いお話を伺うことができ、楽しいひとときとなりました。

■まち歩き

視察2日目は堺市内で阪堺電車沿線の魅力を探るべく、旧環濠内地区の主に北側～中心部を歩いてみました。環濠とは都市の周囲にめぐらせた堀のことで、都市を外敵から守るほか、排水濠としても利用され、中世の自治都市・堺をかたち作っていた象徴的な施設と言えます。



〈写真2〉 大道筋

この地区を南北に走っている道路が「大道筋(だいどうすじ)」。幅員50mの広さです。紀州街道、熊野街道の一部にもあたり、歩道も広く、道路中央を阪堺電車が走っています。第2次大戦中に空襲でまちが焼かれ、戦後に戦災復興道路としてこの広さになりましたが、ここも車道の広さのわりに交通量は多くありません。〈写真2〉

今回は、この大道筋の始まる北側の綾ノ町電停よりひとつ先の高須神社電停で阪堺電車を降り、阪堺電車・紀州街道沿いに南下していくルートをとりました。

高須神社電停を降りてまず思ったのは、空襲に遭ったにしては、意外に伝統的なまち並みが残っているな、ということでした。もっとも、復興道路である大道筋がここまで伸びていないということは、この辺りは焼け残った地区であり、大通りを通す空間もなかったのかもしれませんが。「旧鉄砲鍛冶屋敷」など、ここから綾ノ町電停までかつてからの町工場や商家が点在しており、家々の意匠も繊細で華美、全盛期が偲ばれました。そのころ、堺の人々は「堺の建て倒れ」といわれるほど建物にお金をつぎこんだそうです。〈写真3〉

大道筋の始まる綾ノ町では、古い町屋を改修した観光用の休憩所兼展示室を見つけました。ここでは、無料で堺の和菓子とお茶をごちそうになりました。堺製の火縄銃も展示されており、実際に手に取って、係員の方に取り扱い方など教えていただきました。

綾ノ町からは南海の路線バスを利用しようと思いましたが、バスの本数が少なく断念、大道筋



〈写真3〉 伝統的なまち並み

の東側の路地を歩いて通りました。国の重要文化財に指定されている「山口家住宅」がちょうど補修工事中でした。案内板を見ると、この住宅は堺市で購入したばかり、今後は観光交流拠点として公開・活用されるそうです。このあたりは寺社も多く、わずかながら伝統的なまち並みの残る区域です。

2つ下った妙国寺前電停からまた阪堺電車に乗り、東西鉄軌道と接続する大小路の交差点を通り過ぎてすぐ、かつて堺でも最も繁華だった宿院に着きます。宿院電停で下車、近くのレトロムードの洋食レストランにて昼食としました。阪堺電車は10分毎に電車が来るので現状でもまち歩きには結構便利だと思います。宿院は現代風の鉄筋コンクリートの建物が多いものの、千利休屋敷跡、与謝野晶子生家跡といった堺にゆかりのある文人のモニュメントが集中している区域です。

ここからは大道筋を再び北上、沿道のザビエル公園や「堺刃物伝統産業会館(堺包丁が有名)」なども訪ねながら再び阪堺電車に乗車、終点の浜寺駅前電停で下車後、至近の南海浜寺公園駅で一旦解散としました。ちなみにこの浜寺公園駅は、東京駅の赤レンガ駅舎を設計した、辰野金吾の設計による木造平屋建てのおしゃれな洋風駅舎です。国の登録有形文化財として登録されており、この駅舎自体が観光資源ともなっています。

今は人通りが多いとは言えませんが、阪堺電車堺市内区間でも綾ノ町、大小路、宿院、浜寺駅前といった場所では、かつての人の賑わいを取り戻す素地が大いにあるように感じました。

■プロジェクトの課題

プロジェクトの課題については、堺市役所の担当の方に伺ったところ、まず東西鉄軌道構想、阪堺電車の活性化に対する市民のリアクションが薄いということを挙げておられました。特に阪堺電車の存廃問題は以前から噂され、2003年にはついに阪堺電車堺市内路線の廃線案が出ましたが、いずれのときも一般市民にはほとんどリアクションがなかったそうです。

これについては、市民向けにシンポジウムを

開催したり、先述の「堺のチンチン電車を愛する会」の活動、「さかいLRT研究交流センター」での活動などを行ってきたが、今後、市主催の説明会など、さらに市民合意を得る努力をしていきたいとのこと。 (その後新聞では、新設 tram 沿線住民への初の説明会が2009年2月に開催され、市民約300人が参加したと報道がありました)

次いで、トランジットモールや車線減少などの施策に対し、交通管理者(警察)の理解が得られるかどうかも課題になります。目下、話し合いを進めてはいるが……と、こちらは見通しがまだ立っていない様子でした。

バス網との連動も課題です。阪堺電車とバスの乗り放題チケットが510円で発売されていて、阪堺電車の日乗車券が600円なのでかなりお得なはずですが、認知度が低く利用が少ないそうです。

また、大小路シンボルロード整備事業は、事業の遂行はされましたが、現在も都心部に人と賑わいを取り戻すには至っていません。単に歩行者空間を拡げ、電信柱を撤去し、バスを頻繁に走らせただけでは集客効果として弱かった、ということのようです。「交通まちづくり」の話しでよく言われるように、ハード単体の整備ではなく、もっとソフト面も含めた、集客の「仕掛けづくり」がカギとなるでしょう。

もっとも、「都心部の集客」というテーマについては市役所の役割を越える部分の、民間・市民の努力も必要です。市役所の方も、堺のプロジェクトについて「自分たちが言うのもなんだが、市役所のなかだけでは良いものではない、市民のバックアップが欲しい」とおっしゃっていました。

■今後の展開

資金調達や市民合意の点で、今後の展開を左右しそうなのは、まず挙げられるのは臨海部の埋め立て地・堺浜の再開発です。

堺浜では、新日本製鐵の堺製鉄所が事業計画変更で閉鎖され、遊休地となっていました。2006年には大型商業施設「堺浜シーサイドステージ」がオープンし、隣接してサッカー・ナシ

ヨナルトレーニングセンターも建設予定です。また、最近ではトランスロール・タイヤトラムの実験線も設置されていました（現在撤去済）。埋め立て地の突端は広域防災拠点となります。

なかでも、最も大きなプロジェクトはシャープの液晶パネル工場、太陽電池工場の建設です。この分野で世界最大級の工場となり、関連の企業含め全体の投資額が1兆円と報道されており、堺市の税収も相当のものが見込まれています。この新工場は2010年春に稼動予定、従業員の通勤輸送はトラムが通る前提で計画されているそうです。

この臨海部でクルマが増え過ぎないように、便利な公共交通としてトラム敷設が計画され、将来的には広域防災拠点までトラムを延ばすべく、計画案の地図に線が引いてあるのですが、昨今の金融危機の影響は懸念されるようです。

また、2003年に堺市公共交通懇話会より発表された構想にあった、東西鉄軌道の堺東駅以东の区間についても、将来の延伸の可能性は捨てたわけでは全くないそうです。

当初、東西鉄軌道は現在地上階にある堺東駅を高架で跨ぐ構想で進めていたそうです。ただ、トラムは市街地活性化も考えると平面にすべきで、南海高野線の方を高架化または地下化すべきという専門家の意見が強いけれども、莫大な費用がかかり難しい。それで、今回の計画案ではとりあえず堺東駅までで止めてある、とのこと。

もう一つは、フィーダー（基幹交通であるトラムの枝線としての交通機関）の整備です。これについては既存バス路線の再編が構想されています。ソフト面でも、現在、高齢者の「おでかけ応援バス」という、カードの提示でバスを1乗車100円で利用できる制度があるのですが、利用者は増えていてこの取り組みが好評だそうです。

堺市訪問1ヶ月後の2008年12月には、堺市より「東西鉄軌道(堺浜～堺東駅間)基本計画案」が公表されました。電停位置など計画案が具体性を増して示され、先の「～基本計画骨子案」から大きく前進です。プロジェクトについての市民説明がより進むとともに、交通管理者など関係機関も交えた法定協議会も設立されることでし

よう。これからがプロジェクトの本当のスタートと言えるでしょう。

■最後に

現地では全体的に堺市の石塚昌志技監、堺市建築都市局鉄軌道推進室の上岡弘幸主査にご案内いただき、トラムと交通まちづくりについては「さかいLRT研究交流センター」にて大阪産業大学の塚本直幸教授に、また堺市庁舎で前出の上岡主査にご説明いただきました。オンデマンドバスについては早稲田大学の紙屋雄史准教授、東京大学の稗方和夫助教をはじめ、スタッフの皆様にご説明いただきました。そして、楽しいお話しをお聞かせ下さった日本路面電車同好会関西支部の工藤寛之様、黒田和彦様、野木義弘様。この場をお借りして、ご対応下さった皆様のご厚意に感謝を申し上げます。

参考：

- 堺市建築都市局鉄軌道推進室ウェブサイト
http://www.city.sakai.osaka.jp/city/info/_tetuki/index.html
- 堺市パンフレット「東西鉄軌道の実現に向けて」
- 堺市公共交通懇話会資料「東西鉄軌道の実現に向けて」

(東京都練馬区在住)

地方自治体とバス政策の現状(東京・茨城の事例から)

交通は、衣食住と並ぶ生活に不可欠な要素であり生存権、幸福追求権の一部である。その確保は、国ならびに地方自治体の責務であるとする考え方がある(注1)。また、交通を権利とはとれないものの、「地方公共団体は、生活の足の確保や地域のまちづくりの観点から、生活交通を確保する責任を有する。～中略～、地方公共団体がより主体的に関与することが求められている。(注2)」と運輸政策審議会答申でも地方自治体に地域交通確保の責任があることを指摘している。

各方面から地域交通に関与することが求められている地方自治体であるが、実際地方自治体では、交通政策、とりわけバス交通に関して、どの程度関与することができているのだろうか。

バス交通に関する自治体の取り組みは、自治体ごとに大きく異なっている。そこで、東京都内でコミュニティバス運行を行っている自治体を中心に、コミュニティバス運行の仕組み、既存バスとの関わり、交通基本計画の有無などについて調べ、それぞれの自治体がどの程度、バス交通に関わることができているのかを検証した。

(1) 都内の事例から

東京都内のコミュニティバスの概要について、表1にまとめた。補助方法は、台東区、練馬区が、バス運行に係る経費欠損額全額を負担。日野市は欠損額のおよそ1/2を補助している。荒川区は、車両購入額に相当する額を補助するとともに、道路整備を行っている。世田谷区は、タマリーバス(等01)で運行経費補助を行った他は、区は運行に際して関係機関との調整と、道路環境整備を行うことを基本としている。交通マスタープランについては、練馬区、世田谷区で作成されているが、交通マスタープランを持たない自治体も多い。

補助額は、日野市(7,000万円)、台東区(4,661万円)と多いが、これらの自治体では、交通不便地域の解消や、お年寄りなどの移動手段としての役割を評価して、バス運行支援にも積極的に取り組んでいる。

(2) 竜ヶ崎市のバス政策

郊外都市の事例となるが、都市交通マスタープランにもとづき、コミュニティバスの運行と、

表1. コミュニティバス運行状況

区名	路線数	乗車人員 (日)	補助額 (万円・年)	補助・予算 支出対象	交通不便地域の定義	データ 年度	交通マスター プラン
荒川区	1	1,092	784	車両、道路	駅500m、バス停200m	2007	無
台東区	3	3,513	4,661	欠損		2007	無
練馬区※	2	868	1,765	欠損	駅800m、バス停300m	2006	有
世田谷区	6	4,652		道路	駅500m、バス停200m	2005	有
武蔵野市	7	6,596	—		駅1000m、バス停300m	2006	
日野市	7	3,999	7,000	欠損		2007	無 ※2
竜ヶ崎市	5	525	2,458	欠損	バス停600m	2006	有

※ 本表の他、福祉部局の予算により運行される路線が3路線ある。

※2 公共交通連携計画を策定中
ヒアリング、各自治体ホームページより

既存バスの活用を合わせて行っている事例に茨城県竜ヶ崎市がある。

竜ヶ崎市は、東京・上野からJR常磐線で1時間弱のところにある郊外の都市である。東京23区や、松戸、柏市などからの転入者が多いという。その転入者の中から、「市内の移動が不便である」という声が市役所に寄せられていた。そこで竜ヶ崎市役所は、竜ヶ崎市として交通のあるべき姿をまとめるため、「都市交通マスタープラン」を策定した。

竜ヶ崎市は、JR佐貫駅周辺、竜ヶ崎地区、竜ヶ崎ニュータウンを中心とした北竜地区、総合病院を核とする竜ヶ岡地区と、市街地が4つにわかれている。分散する4つの市街地を相互に連携し、今後の少子・高齢化や活発化する市民活動の多様化等に対応するための交通施設整備の基本計画(注3)が策定された。

都市交通マスタープランでは、コミュニティバスのルートの詳細な検討が行われるとともに、既存の民間バスとコミュニティバスの役割分担も明確にしている。既存の民間バスは、JR佐貫駅とニュータウンを結ぶルートを基幹路線とし終日運行する。一方コミュニティバスは、日中の市内移動の利便性を向上させるものと位置付けた。既存バスに関しては、市内の乗降に限る

が、日中の時間帯に限った運賃値下げも働きかけ実現させている。コミュニティバス、既存のバス路線ともに積極的な改善を図った優れた事例といえる。

竜ヶ崎のコミュニティバスは、人口7万弱の都市で、集落と集落の間には水田が広がる地域環境のもとで、基幹ルートで、1日500人の乗客を獲得している。需要を的確に把握することができれば、東京都武蔵野市のような高密度な都市でなくても、コミュニティバスが有効に活用できることを表したケースといえる。

(3) まとめ

バス交通のマネジメントが求められている地方自治体であるが、現状ではコミュニティバス以外の既存バス路線も含めた交通政策を打ち出している自治体は少ない。バス交通全体に対する地方自治体の積極的な関与が期待される場所である。

(東京都中野区在住)

注1 交通権学会 [1999]『交通権憲章』日本経済評論社

注2 運輸政策審議会自動車交通部会 [1999]『需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について』(平成11年4月9日答申第16号)

注3 龍ヶ崎市 [2002]龍ヶ崎市都市交通マスタープラン

■ 調査等報告寄稿 ■

足立礼子

絶句の東京外環道路計画

昨年春に三鷹市に越してきて、遅まきながら少しずつ東京外環道路計画の全体像が見えてきましたが、その無謀さに絶句の思いです。もう事業化寸前のところに来ているのですが、いろいろな方面(行政・議会や議員報告・反対運動団体など)の情報をもとに、問題点を整理してみました。

●まず、概要から

外環道は、東京都心から約15km圏で放射方向の高速道をリング状に連結しようという道路計画です。一部は開通していますが、うち東京圏

の事業計画が現在進められようとしています。整備効果に環状八号線の渋滞緩和などを挙げ、都心部の渋滞や環境が改善するともいっていますが、その一方で、都区内で建設中の中央環状線ができれば都心部の渋滞は解消するとうたっており、目的はなんとも曖昧です。

この東京外環道路計画は、練馬区の関越道から、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市を通過して世田谷区の東名高速道まで、7市区にまたがって延長16kmの道路を南北方向に通すというものです。もう40年以上前(1966年)に高架方式案が計画されたのですが、地元自治体と住

民の猛反対にあい、70年に建設大臣が凍結宣言をしました。

ところが、1999年から地下方式案を掲げた計画が再浮上したのです。その後、協議会などが設置され、環境影響評価書が出され、2007年4月に「大深度地下トンネル方式」にするという都市計画変更が決定しました。現在は、事業化決定される手前(目前)の状況にあります。国は2020年完成を見込んで、進めようとしています。

●大深度地下トンネルって……？

これは、地下40m以深(40~70m)に、直径約16m(5階建てマンションの高さと同じ)のトンネル道路を2本掘るといふもの。この深さ(大深度)は、下水道管や通常の地下鉄の深度の2~3倍下になるようです。今まで前例がほとんどなく、地下水脈切断、地下水汚染・枯渇、地盤沈下・隆起などの不安が指摘されています。国は、大深度は地盤が安定しているので環境への影響は少ないとしています。予測の域を出ていません。

説明会の資料でも、「地下水への影響は小さいと考えられる、地盤沈下の影響も小さいと考えられる、シールド工法は地下水に及ぼす影響が小さい」などの曖昧表記が目立ちます。

三鷹市は飲み水の6割を地下水に頼っており、平常時はもとより、地震などの非常時の水供給なども懸念されます。計画地には、三宝寺池や善福寺池(川)、玉川上水、野川など、多摩地域の人々の暮らしや文化と密接につながっている水源が多くありますが、それらの水脈分断や農業への影響なども心配されています。

それに、もし懸念される大地震が起きたら、仮に深層地盤内のトンネル自体は無事であったとしても、地上の地盤はどうなるのか、ジャンクションやインターではトンネルから出ようとする車と地上部の車と崩壊した瓦礫とで大地獄図が生じるのではないかと……等の心配もわいてきます。

工費は1兆6千億円と予測されています。1mにつき1億円もかかるのです。また、この建設に伴う立ち退き建物は、千余棟といわれています。

●しかも、地上部にも道路計画が

話は、地下にトンネルを通すだけではありません。その地上部の5か所には大規模なジャンクション・インターを建設予定です。

さらに、都はこの本線の地上部、練馬から三鷹まで9kmの区間に、幅40m(青梅街道の2倍)の大幹線道路、通称「外環ノ2」を建設したい考えがあります。外環道路の住民説明会ではこの外環ノ2についてはほとんど触れられず、石原都知事も「外環道は地下方式だから」を強調して住民に迷惑はかからないような発言をしていたのですが、その都知事が事業化を望んでいることがわかり、住民から強い批判が上がっています。都は明確にしていますが、工費は6千億円余、立ち退き建物は3千棟余との推測もあります(2月末時点では、都は「外環ノ2は住民の合意なくしては進めない」と言っているようですが、その言葉の裏には、ともかく今は本線を事業化してしまいたい、という意図があるように思います)。

それだけにとどまらず、本線や外環ノ2から各方面への連絡路として、各地に新たな道路の計画がいくつも予定されています。

つまり、一見地下にだけ道路を通す(から地上への影響はない)ような印象を持たせつつ、じつはすでに道路だらけの人口密集地の地上にも、大規模な道路網や結節点を作る計画だということです。地下水や地盤への影響だけでなく、交通事故の増加、大気環境悪化、地域分断、立ち退き等々、むろん経費も総合して考えれば、計り知れない人命・環境・財政破壊事業といえると思います。国は外環道ができると渋滞がなくなって排ガスも交通事故も減ると言っていますが、都心の渋滞緩和効果は1.5%にすぎないとの指摘もあります。

●換気塔+地上道からのダブル排ガス汚染

本線のトンネル内を走る車の排ガスを吐き出す換気塔は、関越道と結ぶ大泉ジャンクション(高さ30m)、青梅街道インター(同20m)、中央道と結ぶ中央ジャンクション(三鷹市北野)(同15m・ここだけ2か所)、東名道と結ぶ東名ジャンクション(同30m)の計5か所に設置される予定

です。

換気塔には電気集塵機などが設置され、浮遊粒子状物質(SPM)、二酸化窒素(NO₂)などをある程度除去できるとしてはいますが、汚染物質をすべて除去できるはずはなく、ぜん息の大きな要因とされるのにまだ環境基準が設定されていない微小粒子状物質「PM2.5」についても不明です(PM2.5については会報51号の、弁護士・西村隆雄さんの講演会報告をごらんください)。絶えず吐き出される汚染物質は、換気塔周辺だけでなく広範囲に広がることは自明の理です。

環境影響評価書では、NO₂などは環境基準を下回ると予測していますが、大気汚染測定運動東京連絡会会長の藤田敏夫さんは、予測値の計算モデルなどに問題があるとしています。藤田さんによると、東京港海底トンネル換気塔から排出される窒素酸化物(NO_x)の濃度は5~7ppm、環境基準の上限値0.06ppmの100倍、とのことでした。

しかも、外環2やその他連絡道路ができれば地上の交通量も増えます。10余年にわたる工事で生じる汚染物質も考えれば、大気の悪化は必至。練馬、三鷹をはじめ該当地域はすでに排ガス汚染が進んでいて小・中学生のぜん息罹患率も高いのですが、それに拍車をかけることになります。

また、二酸化炭素(CO₂)の放出で地球温暖化も加速します。藤田さんらは「外環道は1日10万台を超える自動車通過すると考えられ、排出されるCO₂は年間8万4千t」と指摘した意見書を出しているそうです。地上道の交通、建設等で放出される量も膨大であり、ヒートアイランド化も進むでしょう。

●PI方式の欺瞞があらわに

この外環道計画では、PI(パブリック・インボルブメント/市民参加)方式をうたう協議会や検討会が各地域で開かれてきました。ところが、市民参加とは名ばかりで、実態は国・都側に都合よい意見誘導を行って反対意見を封じるものだったと、参加した市民から怒りの声が噴出しました。行政の説明後に質問時間を設けず、反対意見を明確に出しにくいように進める、等。三

鷹市では参加者を無作為抽選で選ぶという方法で“かわし”ました。大泉ジャンクション周辺地域の検討会では、議事進行役が市民の意見をさえぎって一方的に行政に有利に進行させたそうです。規約に定められた、検討会に先立つ住民参加の運営会議も設置されなかったとのこと。この議事進行をした(財)計量計画研究所は、国土交通省の天下り団体で、道路特定財源の補助金を12億円近く受けており、外環道のPI実施業務等で随意契約4億3千万円、1回の検討会につき1700万円を受けている、との実態も住民団体から報告されています。

●各地の活動について

各地域で、住民の反対運動が起きています。2月に各地域の団体が集う会がありましたが、白髪交じりの中高年が大半なのが印象的でした。ある女性が「行政の人に『あなた方のように反対の旗を振るのは特別なごく一部の人。大半の市民は反対などしていない』、と言われた」と発言していましたが、みなさん特別でもなんでもないフツウの常識的市民です。そのフツウの人々が、子や孫の世代への影響を真剣に心配して怒りをあらわにしていました。これ以上の道路はもう要らない、事業の白紙撤回を、が一致した意見と感じました。クルマ社会への批判、反省の声も多く聞かれます。

三鷹市では2007年に外環道路住民投票請求の署名を必要数の4倍近い署名数で市議会に提出しましたが、否決されています。そのときの運動体が「市民による外環道路問題連絡会・三鷹」という組織に発展し、事業中止を求める10万人署名を行っています。この団体のホームページから署名用紙を引き出せるので、賛同いただける方はぜひご協力と広報をお願いできればと思います。国内・外だれでも署名でき、ファクス送付も可能です。

(東京都三鷹市在住)

クルマの外部不経済への対応

—クルマ過剰依存社会からの脱却のための制度作り—

0. 脱クルマの必要性

この論考では「クルマ過剰依存からの脱却」をもって「脱クルマ」と略称する。

地球温暖化の抑止が人類の最重要課題となっている。

我が国においては排出温室効果ガスの95%を化石燃料由来CO₂が占めているが、その排出源の19.9%は交通運輸部門であり、さらにその87.4%は自動車である(2006年度、交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2008年版」より)。温室効果への自動車の寄与度は $0.95 \times 0.199 \times 0.874 = 0.165$ であるから16.5%となる。

輸送機関別に輸送量あたりCO₂排出原単位をみると、旅客輸送において自家用乗用車は鉄道の9.6倍、営業用乗用車は鉄道の22倍、貨物輸送において自家用貨物車は鉄道の51倍、営業用貨物車は鉄道の7.5倍の大きさである(2006年度、国土交通省ホームページより<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyuu/ondankai.htm>)。温暖化を抑止するためには、自動車で消費するエネルギーを再生可能な自然エネルギーへ転換することも重要だが、交通輸送機関を自動車から路面電車を含む鉄道系へシフトさせることも極めて重要であることが明白である。

鉄道・路面電車へのシフトに際してはその採算性を確保することも同時に行う必要がある。鉄道・路面電車沿線への住宅・諸施設の再配置、沿線空間の高密度利用を同時に行う都市構造・地域構造の再編と併せて進めるべきである。

公共サービスの効率的供給の観点から「分散居住から集住へ」の必要性が高まっていることもあり、路面電車網の整備とその沿線への集住再配置を目指しての都市再編公共事業の実施、およびそのための規制誘導が、政府の果たすべき大きな課題となっていると考える。輸出依存型経済から内需拡大型経済への転換が必要となっている現在、この方向はその柱になるとも考え

る。

温暖化をもたらす点以外にもクルマは様々な外部不経済をもたらす。クルマについて、その外部不経済の発生を社会的に管理し、社会にとって最適な利用状態が実現するよう制度構築を図る必要があると考える。経済学の教科書を参考にしつつその基本方向を考えたい。

1. クルマの外部不経済

経済的な不利益が、適切な補償なしに強制される場合、被害の受け手からみて「外部不経済」があるという。たとえば、クルマの騒音で、沿道住民の生活が不快なものになる事態や、クルマの排ガスにより、住民が喘息に被患する事態がそれである。

ただし補償なしに被る外部不経済であっても、市場における需要の変化を通じるものは資源配分の効率性の観点からは市場の失敗として扱うべきではなく、政策介入を必要としない。たとえば、クルマの騒音が原因となり、土地に対する需要が変化し、地価が低下した場合、その地価の低下そのものは市場における需要の変化に基づくものであり、市場の失敗ではない。また、鉄道が出来、競合するバスの客が減り、バス事業の収益が減少した場合、バス事業にとってそれは外部不経済ではあっても、市場の失敗ではない。以下では、断らない限り市場における需要変化を通じない外部不経済のみを問題にする。

外部不経済は、他者に強いる・もたらす不利益・被害そのものであって、被害に対する予防・対策費用や、被害の復旧・除去費用や、被害に対する代替・補償費用ではない。有名な宇沢弘文氏の「自動車の社会的費用」で試算されている内容は基本的に予防・対策費用であって、自動車の外部不経済そのものの試算ではないことに注意を要する。

以下において、外部不経済という言葉と外部費用という言葉は同じものであるとして区別せ

ずに使うこととする。

クルマの外部不経済とは、自動車利用者が補償なしに他者に強いる・もたらす不利益である。主なものとして次を挙げることができる。

- 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
- 自動車関係諸税と有料道路料金以外による道路整備維持費支出(インフラ費用過小負担)

2. 外部不経済への対応策

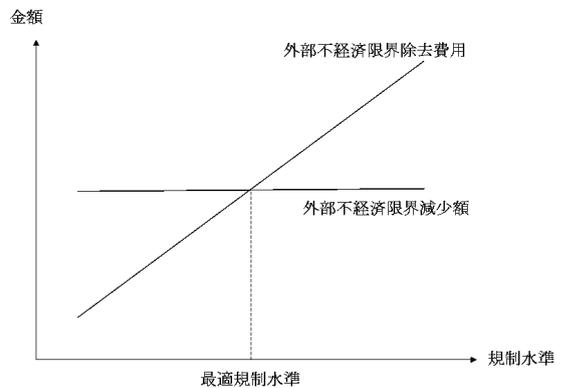
外部不経済に対応するには、発生原因者に対して発生を抑制するよう規制する方法と、その被害を発生原因者の負担に転嫁すべく課税する方法がある。いずれも、外部に負担させている費用＝外部費用を発生原因者の負担に転換を図るものであり、内部費用化を目指すものと言えよう。

2-1. 外部不経済発生規制の考え方

外部不経済の発生を小さくするには技術・設備機器を要し費用がかかる。発生をゼロにする規制を100%の規制、発生を放置する場合を0%の規制とここでは称することになると、規制水準を高めるのに伴って、外部不経済の限界除去費用(限界発生抑制費用)は通常増加すると考えられる。一方、規制水準を高めることに伴う外部不経済の限界減少額はおおむね横ばいとなる場合が多いと推測する。

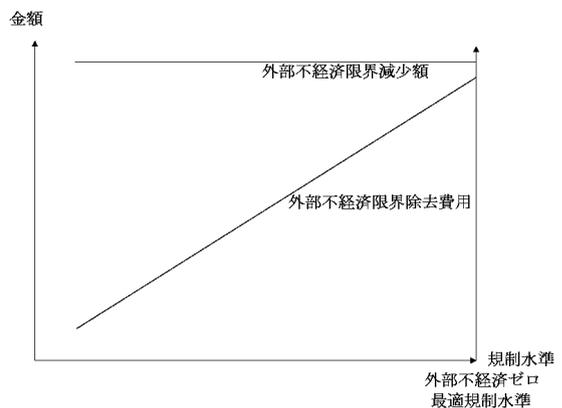
どの水準に規制することが社会的に最適であるかは資源配分の効率性の観点からは次のように言えよう。外部不経済の限界除去費用と外部不経済の限界減少額が一致する水準が最適である。この規制水準以下では、限界減少額が限界除去費用を上回る。この規制水準以上では限界減少額が限界除去費用を下回る。一致する水準以上の規制をすると、社会全体としては減少額以上に除去費用をつぎ込むことになり、望ましくない。

最適規制水準 その1



100%の規制水準においても外部不経済の限界減少額が限界除去費用を上回る場合があるとすれば、このときは100%の規制、すなわち外部不経済の発生をゼロとする規制を掛けるべきである。

最適規制水準 その2



最適な規制水準の設定は外部不経済の評価が妥当なものでなくてはならず、その評価結果に大きく左右される。市場で取引されないことから市場価格がつかないものをどう評価するかが決定的に重要となる。生命・健康、環境などをどう評価するかで最適規制水準は大きく変動することになる。

2-2. 外部不経済課税＝外部費用課税の考え方

財・サービスの消費量の増加に伴って限界効用(追加1単位当たりの効用・支払い意志額)は通

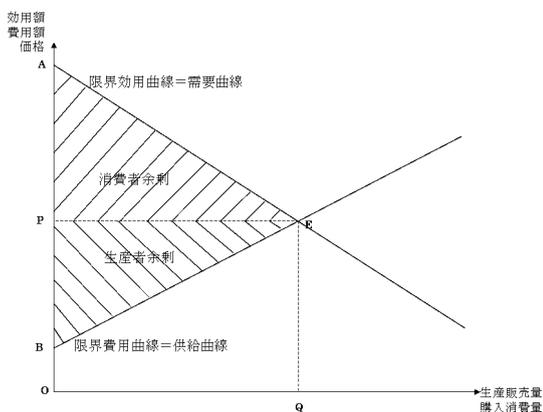
常逡減していくと考えられる。各限界効用水準毎に個別主体の希望消費量を加算することによって社会の限界効用曲線が求められ、すなわち社会の需要曲線となる。

財・サービスの生産量の増大に伴って限界費用(追加1単位当たりの生産費用)は通常逡増していくと考えられる。人員、原材料資機材、サービス、事業空間の調達が難しくなることが通常であるからである。ただし生産開始当初に固定費が大きくかかる場合も少なくなく、生産量が比較的小さい範囲においては逡増とは言い難い場合もある。各限界費用水準毎に個別事業体の希望生産量を加算することによって社会の限界費用曲線が求められ、すなわち社会の供給曲線となる。

与えられた市場価格に対して、それを上回る水準の限界効用が得られる場合、その差額を消費者余剰と呼ぶ。次の簡略化された図では、Pが市場価格であるとき、AEPが社会が得る消費者余剰となる。

与えられた市場価格に対して、それを下回る水準の限界費用で対応できる場合、その差額を生産者余剰と呼ぶ。次の簡略化された図では、Pが市場価格であるとき、BEPが社会が得る生産者余剰となる。

消費者余剰・生産者余剰



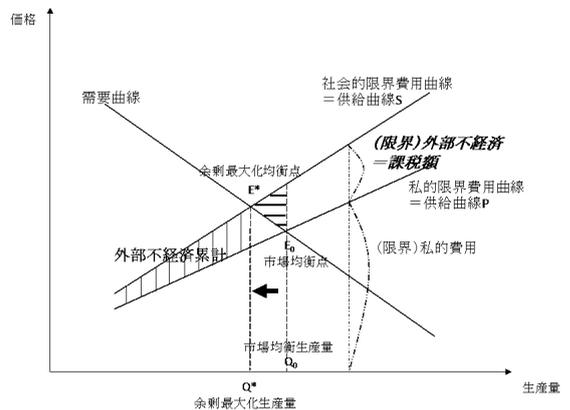
生産者余剰と消費者余剰の合計が最大となるのは限界効用と限界費用が一致する場合であり、図ではPの価格でPEの大きさで生産がなされる

場合である。独占によって生産量が制限されたり、政府によってPEを超える量の生産が強制されたりすると、余剰の合計は上記の最大値を下回ることになる。外部効果がない場合、市場メカニズムに任せることによって社会の余剰が最大になるということである。

外部不経済の発生を伴う場合、私的な費用にその外部不経済を加えたものが社会にとって真の費用となる。私的限界費用+限界外部不経済=社会的限界費用である。

この場合、社会の余剰が最大になるのは社会的限界費用曲線と需要曲線の交点(図でE*)で決まる生産量(図でQ*)である。

外部不経済が存在する場合の余剰最大化均衡点



外部費用課税は、課税がない場合に市場で決まる均衡(図ではE0)を、限界外部不経済額だけ上乗せ課税することによって余剰を最大化できる均衡(図ではE*)にシフトさせようというものである。図では市場均衡点から余剰最大化均衡点にシフトさせることによって、社会の余剰を横線でハッチした分(ここはマイナスの余剰となっている)だけ回復させることができる。

以上の説明では一般論として消費者、生産者という言葉を使った。クルマの外部不経済を問題とする場合、対象となる財・サービスは、クルマ利用サービスである。この場合生産量もしくは販売量に当たるのはクルマの走行量である。消費者に当たるのはクルマの利用者である。生産者に当たるのはクルマ利用サービスの供給者

である。クルマの利用者とクルマ利用サービスの供給者が同一であることも大変多い。しかし、同一である場合も立場を分けて考察する。

2-3. 規制と課税の関連

外部不経済があるとき、上記のような考え方で規制と課税を同時に実施すべきである。

ただし、規制の実施によって外部不経済は減少するはずである。従って課税に際しては、減少した後尚残る外部不経済を対象に、すなわち減少した後の限界外部不経済額を上乗せ課税すべきである。

3. 規制・課税によっても尚残る外部不経済への対応策

最適規制水準が100%規制でないとき、「最適」規制と「最適」課税を行っても外部不経済の発生がゼロになるわけではない。ここでの「最適」とは、社会全体として資源配分の効率性の観点からのものであり、個々の主体にとっての最適ではない。社会トータルの[被害減少額－除去費用]を最大にする規制、および社会トータルの[消費者余剰＋生産者余剰]を最大にする課税をおこなうということであり、外部不経済の発生をゼロにすることをそもそも目指していない。

従ってこうした規制と課税を行っても外部不経済が残ることがむしろ普通であると考えべきである。

これに対してどう対応するか。これに対しては所得分配の公平性の観点からの対応をすべきと考える。すなわち残る外部不経済の被害者・負担者に補償することである。

補償の原資は外部費用課税収入である。限界外部費用を把握し、限界外部費用額だけ上乗せ課税を実施するならば、課税収入の総額は限界外部費用の累積額、すなわち残る外部費用の合計とほぼ一致するはずであり、被害者・負担者へほぼ被害額・負担額だけ補償することが出来るはずである。

実際の課税においては、限界外部費用曲線の把握が難しく、近似的に平均費用を上乗せ課税することにならざるを得ないであろうが、その場合においても、課税収入は外部費用の総額、あ

るいは被害・負担の総額とほぼ一致するはずである。

環境税・炭素税などの議論において、それらを外部不経済課税としてきちんと設計していないことから、税収が残る被害額と対応する、ないしは対応すべきであることを踏まえない議論が散見される。そのことから、環境税等には二重の配当があると認識されている。すなわち、環境負荷を軽減する配当と、税収を他の用途に使うことが出来るという配当があるという認識である。そして、税収を減税に回すとか、あるいは福祉政策に充当することが可能であると議論されている(たとえば石弘光著「環境税とは何か」参照)。

外部不経済課税には二重の配当はない。税収は被害者・負担者への補償に充当されるべきであり、減税にも、福祉政策にも充当すべきでない。

規制と課税は外部不経済を発生原因者の負担に転化する・内部化する方向のものであるが、それを社会全体としての資源配分の効率性確保の観点から進めるだけでは、内部化は不徹底であり、個別主体にとってはマイナスの余剰が残る場合が少なくないことをむしろ通常と考えるべきである。これに対しては分配の公平の観点からの補償が不可欠である。

すなわち、外部不経済に対しては規制と課税と補償の3点セットで対応すべきである。

4. クルマの外部不経済規制の課題

クルマの外部不経済に対する現行の規制としては、排ガスに対する規制、騒音に対する規制が代表的である。また間接的ではあるが省エネ法に基づく燃費規制がCO₂の排出規制として機能している。交通事故に関連する規制としては、衝突時の乗員保護のためのいくつかの装備規制があり、また事故そのものの発生を予防するための細かい装備規制があるが、事故を予防する効果的な規制はなされていないと考える。

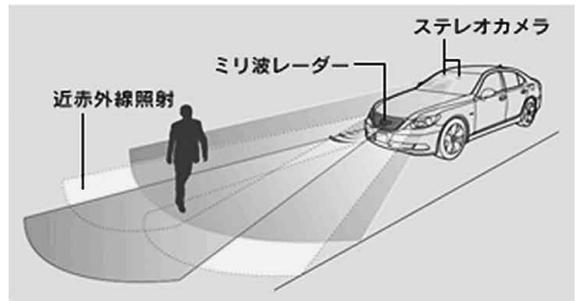
自動車の排ガスによる呼吸器疾患を減らすために、現在、早急に導入されるべきであるのは、ディーゼル排気微粒子DEPに対する排出規制、もしくはPM2.5に対する排出規制である(PM2.5を

規制することでおおむねDEPを規制することが出来る)。嵯峨井勝氏ら国立環境研究所のチームの研究によると、動物実験ではNO₂の曝露で喘息が起きることは立証できなかったが、ディーゼル排気微粒子DEPの曝露によって喘息が起きることが確認されている。学校保健調査や国民生活基礎調査の統計をみると喘息患者は増え続けている。これまでNO_xとSPM（ほぼPM10）に対する規制で喘息対策を進めてきたが、それは喘息患者の減少につながっていない。規制ターゲットとしてSPMより小さい粒子であるPM2.5に的を絞った規制を行わない限り、この増え続ける傾向にストップを掛けることは出来ないのではないかと考えられる。

自動車の交通事故を効果的に予防する規制を導入すべきである。自動車にはハードな性能として次の機能の装備を義務づけるべきである。第1に衝突予防機能である。第2に制限速度遵守機能である。第3に信号遵守機能である。第4に酒酔い運転防止機能である。環境基準は命・健康を守るための基準である。安全基準も同様に命・健康を守るための基準である。上記の機能の義務づけを自動車の安全性能基準の制定として行うべきである。これら基準の制定により自動車メーカーの技術開発が進むであろう。

衝突予防については、プリクラッシュ・セーフティシステムの開発が進んでいる。トヨタ自動車のホームページを開くと、この技術について次のような説明がある。「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。これまでは難しかった歩行者等の検知機能を飛躍的に向上させています。衝突の可能性が高いと判断した場合には、ドライバーに警報ブザーで知らせ、ブレーキを踏むとアシストが作動して制動力を高めます。ブレーキ操作がない場合には、プリクラッシュブレーキを作動させて衝突速度を低減……します。」現在このシステムは、前方の障害については人を含め相当精度高く検知出来るが、横からの飛び出しの検知がやや弱いと聞いている。基準を決め開発の促進を図るべきである。

プリクラッシュ・セーフティ・システム



資料：トヨタ自動車ホームページ

制限速度の遵守については、道路側に制限速度の発信機能を用意し、それを自動車がキャッチしスピードコントローラーを作動させるとか、あるいはカーナビの情報として制限速度情報を入力しそれに連動してスピードコントローラーを作動させることが出来るだろう。信号遵守については、信号機に信号発信機能を用意し、それを自動車がキャッチし必要に応じ自動停止させることが出来るだろう。酒酔い運転については、ドライバーの周りに複数のセンサーを配置し、ドライバーのみの酒気を検知してロックアウトすることが出来るだろう。これらについては、現在の技術で十分可能であるとの話を聞いている。

これらの機能の装備には費用がかかる。先述の外部不経済限界除去費用と外部不経済限界減少額との関係が問題になるわけであるが、規制をかけることによって自動車メーカーに技術開発を促し低い除去費用を実現する方向に政府として誘導すべきである。

クルマからのCO₂排出による温暖化の外部不経済についても、化石燃料の使用を前提とした燃費規制でなく、ターゲットをCO₂にした排出規制を行うべきである。これの実施により、クルマの省エネルギー化と、非化石燃料へのエネルギー源の転換が進むはずである。ただし、これについては化石燃料の最終消費側（川下側）での規制ではなく、輸入・生産側（川上側）での効率的な数量規制が可能であり、その方法が採用されるならば相当程度不要となし得る。

現状のクルマの騒音被害も大いなるものがある。エンジン本体、吸排気系、タイヤなど様々

な部位から発生している騒音のレベルを低減させる規制の強化が必要と考える。特にタイヤからの騒音を減らす規制が必要である。

5.クルマの外部不経済の推計事例

我が国においてクルマの外部費用について比較的総合的に推計した作業としては、「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2001Summer）と「道路特定財源制度の経済分析」主査・金本良嗣（2007.8）が代表的なものとする。以下前者を児山・岸本推計、後者を金本推計と呼ぶこととする。

児山・岸本推計は総費用を求めた上で平均費用を求めている。そして限界費用については、「さしあたり……平均費用で近似できるものとする」としている。金本推計は、限界費用が平均費用と大きく乖離する可能性を指摘しつつも、実際の推計値そのものは、（取り上げる費用細目での限界費用の観点からの採否の判断はしつつも、採用した項目については）平均費用値を採用していると推測される。

両者の推計結果を以下に車種別に示す。ただし、金本推計にはバスの値が報告されていない。

外部費用の推計項目をみると、金本推計には「騒音」がない。また「インフラ費用過小負担」がない。一方、児山・岸本推計には、「原油依存」と「道路損傷」がない。また両者とも「道路建設による緑・自然の破壊」は扱っていない。

金本推計に騒音がないのは明らかに金本推計の弱点と考える。

児山・岸本推計に「インフラ費用過小負担」があり他方にそれが無く、一方金本推計に「道路損傷」があり他方にそれが無いのは、道路サービスの供給において固定費の扱いを長期で考えるか、短期で考えるかが左右しているとみられる。短期で考える場合は走行量が増えても固定費の変動は少なく「道路損傷」のみを扱う金本推計の妥当性が高いと考える。しかし長期で考える場合は固定費も変動費として扱うべきとなり、児山・岸本推計の妥当性が高いと考える。

「原油依存」は、原油輸入の増加がエネルギー・セキュリティに関するリスクの増大や産油国による価格つり上げ等の問題を起こす不利益

を指すが、児山・岸本推計にこれがないのは一応弱点と言えは弱点であろうが、この費用額自体は小さい。

両者とも「道路建設による緑・自然の破壊」を取り上げていないのは弱点と考える。海外においてもこの項目の推計事例が少ないのであろう。

二つの推計値を比較すると、「大気汚染」と「事故」で大きな差がある。両項目とも、児山・岸本推計が金本推計を大きく上回っている。

「大気汚染」における差がどこから生まれているか、報告書そのものからは読み取れないが、金本推計が欧米の事例に大きく依拠したためである可能性がある。

「事故」における差は、金本推計が、自動車の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とによる。金本推計は、ある自動車の走行が増えることによって他のドライバーが事故に遭う確率が高まるかは、より注意深く運転したり、走行速度が落ちたりするので、必ずしも明らかなでないとして計上していない。しかしこれは、現実に自動車の走行量の増大とともに自動車対自動車の事故が増大している事実を無視したもので妥当でないとする。

総体として概括すると児山・岸本推計の方が妥当性が高いと判断される。

金本推計で使われている平均燃費データに基づくと、すなわちガソリン1リットルで乗用車が9.4km、軽油1リットルで普通貨物車が3.67km、小型貨物車が8.23km走行出来るとすると、児山・岸本推計の中位値に依れば、乗用車はガソリン1リットル分走行する毎に $29.0 \times 9.4 = 273$ 円、大型トラックは軽油1リットル分走行する毎に $132.0 \times 3.67 = 484$ 円、小型トラックは軽油1リットル分走行する毎に $39.7 \times 8.23 = 327$ 円の外部費用を発生させていることになる。外部費用課税を行う場合、現在の燃料課税に上乘せして、この程度の金額を課税することが適当であることとなる。

6.クルマの外部不経済推計方法の問題

一般に外部不経済の推計においてまず何より課題であるのは、市場で取引されない命・健康、

乗用車の外部費用 走行距離あたり 円/km (金本推計では「乗用車(ガソリン車)」と記載)

外部費用	兎山・岸本推計		金本推計	
	中位値	下位値—上位値	中位値	下位値—上位値
大気汚染	1.8	1.1 - 2.6	1.1	0.1 - 3.2
気候変動 or 温暖化	2.2	0.05 - 17.7	2.0	0.3 - 3.4
騒音	3.6	1.3 - 5.2		
事故	7.1	7.1 - 7.1	2.5	0.7 - 4.8
混雑	7.3	2.9 - 14.6	7.0	0 - 36
原油依存			0.5	0 - 1.3
道路損傷			0.1	-
インフラ費用過小負担	7.0	7.0 - 7.0		
合計	29.0	19.5 - 54.2	13.2	1.2 - 48.8

バスの外部費用 走行距離あたり 円/km

外部費用	兎山・岸本推計		金本推計	
	中位値	下位値—上位値	中位値	下位値—上位値
大気汚染	69.2	41.8 - 98.0		
気候変動 or 温暖化	9.4	0.23 - 75		
騒音	35.6	13.5 - 52.1		
事故	7.4	7.4 - 7.4		
混雑	14.6	5.8 - 29.2		
原油依存				
道路損傷				
インフラ費用過小負担	7.0	7.0 - 7.0		
合計	143.2	75.7 - 268.7		

大型トラックの外部費用 走行距離あたり 円/km (金本推計では「普通貨物車(ディーゼル車)」と記載)

外部費用	兎山・岸本推計		金本推計	
	中位値	下位値—上位値	中位値	下位値—上位値
大気汚染	59.1	35.7 - 83.7	10.9	1.1 - 21.8
気候変動 or 温暖化	7.8	0.19 - 62.5	5.8	0.8 - 9.8
騒音	35.6	13.5 - 52.1		
事故	7.9	7.9 - 7.9	2.8	1.1 - 7.8
混雑	14.6	5.8 - 29.2	14.0	0 - 72
原油依存			1.3	0 - 3.3
道路損傷			3.1	-
インフラ費用過小負担	7.0	7.0 - 7.0		
合計	132.0	70.1 - 242.4	37.9	6.1 - 117.8

小型トラックの外部費用 走行距離あたり 円/km (金本推計では「小型貨物車(ディーゼル車)」と記載)

外部費用	兎山・岸本推計		金本推計	
	中位値	下位値—上位値	中位値	下位値—上位値
大気汚染	13.8	8.3 - 19.6	4.9	0.5 - 9.7
気候変動 or 温暖化	3.1	0.08 - 25	2.6	0.4 - 4.4
騒音	3.6	1.3 - 5.2		
事故	4.9	4.9 - 4.9	1.7	0.7 - 4.8
混雑	7.3	2.9 - 14.6	7.0	0 - 36
原油依存			0.6	0 - 1.5
道路損傷			0.1	-
インフラ費用過小負担	7.0	7.0 - 7.0		
合計	39.7	24.5 - 76.3	16.8	1.7 - 56.5

生活環境、自然環境をどう社会として評価するかである。複数あり得る政策の中で特定の政策を選択していくためには、これらについて社会的に何らかの形で評価を下すことが前提となる場合が多い。

クルマの外部費用推計では大気汚染と事故の外部費用の推計で生命の価値の評価が直接問題となっている。また、気候変動・温暖化の外部費用の推計でも、生命の価値、自然環境の価値が問題とならざるを得ない。騒音の外部費用では生活環境の評価が直接問題となっている。

環境についての金額評価は、通常次表の方法で行われている。

環境価値の評価手法

評価手法	顕示選好法		表明選好法	
	トラベルコスト法	ヘドニック法	仮想評価法 (CVM)	コンジョイント分析
内容	対象地までの旅行費用をもとに環境価値を評価	環境資源の存在が地代や賃金に与える影響をもとに環境価値を評価	環境変化に対する支払意志額や受入補償額をたずねることで環境価値を評価	複数の環境対策を提示し、その選好をたずねることで評価
評価対象	利用価値 レクリエーション、景観などに限定	利用価値 地域アメニティ、水質汚染、騒音などに限定	利用価値および非利用価値 レクリエーション、景観、野生生物、種の多様性、生態系など非常に幅広い	利用価値および非利用価値 レクリエーション、景観、野生生物、種の多様性、生態系など非常に幅広い

資料:「環境政策の費用便益分析」栗山浩一

見山・岸本推計では、騒音の外部費用はヘドニック法で推計されている。

(1) 生命の評価

生命については、主として逸失利益(失われた労働時間が生み出すはずだった価値)に基づく評価が従来行われていたが、仮想評価法に基づく確率的生命の価値評価が採用されるようになってきている。

仮想評価法は、支払い意志額WTP(willingness to pay)もしくは受け入れ補償額WTA(willingness to accept)をアンケートによって把握しようとするものである。しかし命を守るための支払い意志額WTPは、将来の借入れも考慮した支払能力の限界によって制約される一方で、命が

失われる事に対する受け入れ補償額WTAは無限大と答える人が多いであろうから、両者の乖離が大きくなり政策決定に使える一意的な評価が得られない。この困難を克服するために、考案されたのが確率的生命の価値評価である。すなわち、充分小さい死亡確率の減少に対する支払い意志額と充分小さい死亡確率の増大に対する受け入れ補償額ならばその乖離は小さいであろうことを根拠に、まず小さい死亡確率の減少・リスク削減に対するWTPをアンケートで把握し、次いで、同じ幅のリスク変化に対する支払い意志額WTPは常に一定であるという想定を置いてリスクの100%削減に対する支払い意志額WTPを

割り出し、それを確率的生命の価値とするものである。確率的生命価値=リスク削減幅(ΔR)に対する支払い意志額÷リスク削減幅(ΔR)である。

この生命評価は逸失利益を主体とする評価に比べれば遙かに優れている。しかし、同じ幅のリスク変化に

対する支払い意志額WTPは常に一定であるという想定が妥当であるかは今後十分吟味されねばならない。後で紹介する内閣府の調査において、二つのリスク削減幅に対するアンケート結果から割り出した確率的生命の価値が大きな開きを示したことに現れているように、小さい削減幅から生命の価値全体を評価することには本質的な問題点が含まれると考える。

そしてまた、素直に生命の価値全体についてWTAを問うたとき、無限大と答える人が圧倒的に多いであろうことを社会的にどう扱うか、これについても改めて検討しなくてはならない。

確率的生命の価値は、人命そのものの価値ではなく、便宜的に割り出した価値であり、上記の問題を抱える。とはいえ、他の方法が見つ

っておらず、現状ではこれを生命の価値として使わざるを得ないであろう。

兎山・岸本推計でも、大気汚染と事故の外部費用の推計で、確率的生命の価値評価が採用されている。ただし推計当時、日本における確率的生命の価値についての信頼できる推計作業が行われていなかったため、欧米の値（WHO会議報告書の値）が採用されている。

日本ではその後、内閣府が「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究報告書」（平成19年3月 内閣府政策統括官（共生社会政策担当））において、確率的生命の価値についての調査結果を公表している。1人あたり「死傷損失」（道路交通事故の発生により被害者本人、その家族及び友人が被る痛み、苦しみ、悲しみ、生活の質の低下及び生きる喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失）は226百万円とされ、参考値として462百万円も提示されている。

これを受けて、国土交通省の「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」（平成20年6月）は、『便益計測に人的損失額を用いる場合は、「逸失利益」、「医療費」、「精神的損害」を基本構成要素として人的損失額を算定する。』とし、『「精神的損害」は、「支払意思額による生命の価値」をもとに設定することを基本とし、これまでの国内の研究実績・成果の蓄積状況、海外での設定状況を踏まえ、当面、226百万円／人（死亡）を適用するが、今後、必要に応じて見直しを行う。』としている。1人あたり人的損失額は逸失利益を主体に従来4000万円前後とされていたが、これで大きく変わることになる。

交通事故の外部費用は、自動車交通事故による人的損失、物的損失から、保険会社からの支払保険金を差し引いたものである。今後保険制度において、生命の評価を上記のような確率的生命の評価にシフトさせて行き、外部費用から内部費用に転化していくことも進めるべきである。それが進むならば、外部費用課税としての課税額は転化に応じて減額すべきである。

(2) 温暖化の被害の評価

クルマの外部費用推計で色々問題を抱えるのが温暖化・気候変動の外部費用推計である。温

室効果ガスによる損害額を推計するアプローチには、湿地の消失や農作物の収量減少など各種の損害額を積み上げる部分均衡アプローチと、一般均衡アプローチとがある。いずれにしても標準的な方法は、温室効果ガスの濃度が産業革命以前の2倍となった状態（ $2\times\text{CO}_2$ ）を想定し、現在の経済構造のもとでの損害額を推定し、それに基づいて限界損害額（排出1炭素トン当たり損害額）を算出するものである。

温暖化の被害は排出される CO_2 によってまずその時点で被害を発生させるが、一度排出された CO_2 は残存することによって継続的に被害を発生させる。またそれが累積することによって大きな被害に変化していく。継続する被害、年々拡大する被害をどう把握処理するか、課題である（この点は大気汚染（排出ガスによる呼吸器疾患）の外部費用についても同様な側面が一部存在する可能性がある）。既存の標準的な方法は上記の通りであるが、それでよいのか吟味する必要がある。特に近年温暖化の加速化が進みつつあること、さらに温暖化の暴走さえ懸念される状況になっていることを踏まえると、被害の過小評価になる恐れが大きく検討する必要がある。

温暖化の被害は現存する人々が現在被っている被害もあるものの、大半は将来存在する人が将来被る被害である。それを現在の人成り代わって評価するわけであるが、将来の人のWTPやWTAについて成り代わった評価がどこまで可能か、という問題もある。

この関連で特に問題なのは、既存の研究は将来の被害額を現在価値に割り引いて評価するのが一般的のようであるが、割り引くことが必要かという点である。現在の人成り代わって将来の事態を、割り引くことには合理性がある（人々は将来よりも現在を好む場合が多い、個人の寿命は有限で遠い将来の財・サービスは享受できない、消費は時と共に成長するが消費の限界効用は逡減する、生産サイドで考えても現時点で1単位投入することにより将来1単位より多い産出を得ることが出来る（迂回生産の利益）など）。しかし、将来の人の成り代わりによる評価については、割り引くべきではないのではないのか。将来どのような被害が発生するか不確実で

あるし、また、将来我々が気づいていない環境価値の重要性が明らかになってくる可能性がある。むしろ安全サイドの判断として、割り増して評価すべきではないかと考える。

温暖化の被害については、洪水・暴風雨・高温化などによる人命の損失も想定される。この際の人命の評価としてWTPに基づく確率的生命価値を採用するとしたとき、世界の人々の所得水準の違いからくるWTPの水準の違いをどう扱うか、という問題もある。

7. クルマの外部費用課税の課題

クルマに対する外部費用課税を制度として構築するには、外部不経済の推計をより現実に沿って精度を高める必要がある。多くの強い仮定において推計せざるを得ないのが現状であるが、仮定を少しでも減らせるよう、検証出来るものについては実態調査を進め、実態に置き換えていく必要がある。

推計精度が高まるに従い推計結果の幅も縮小する可能性があるとは思われるが、現状の推計結果には大いなる幅がある。下位値、中位値、高位値と並べたとき、社会的合意を取りやすいのはその幅が狭い場合である。必ずしも幅が狭くない場合の社会的意志決定のルールを成熟させる必要がある。

紹介した兎山・岸本推計も金本推計も車種別の外部費用を推計しているが、実際の課税に当たってはよりきめ細かい推計が必要になると考える。外部費用の発生原因者と外部費用課税の負担者の対応関係を出来るだけ相即した形にする必要があるからである。最低、外部費用発生地域による違い(都市部と農村部、大都市部と地方圏)については明らかにした上で制度を構築する必要がある。

外部費用の発生原因者と外部費用課税の負担者の対応関係の点では、交通事故の外部費用の扱いに工夫が必要となる可能性がある。事故を起こしたことのある人と無い人とはっきりその差を自覚出来る状況がある中、事故を起こしたことが無い人が事故を起こした人の費用を負担させられることに抵抗感が大きいことが予想され、この点をどう処理するか課題となる可能

性がある。

道路特定財源とされる自動車関連の諸税はクルマの外部費用課税と連動した関係となり、整合した扱いをすべきである。前者が減額されるならば、道路投資に変更がない場合、後者は増大させるべきである。また真の意味で前者の一般財源化が進むとすれば、道路投資がそれに応じて減らない場合、外部費用課税を増大させるべきである。

8. 外部費用課税収入の使い方

外部費用課税による税収については、外部不経済の被害者・負担者へ補償すること、および補償に変わる代替サービスを提供することに使われるべきである。

まず外部不経済の種別に税収を区分けして考えるべきであろう。そして外部不経済の種別に、それを原資としてそれぞれの補償等に使うべきであろう。

交通事故や排ガス呼吸器疾患による死者に対しては本人不在のため本人への補償はできないのでその分は予防対策費用に投じることが考えられる。遺族の被る外部不経済分は遺族に補償すべきである。生存被害者に対しては当然被害に応じた補償をすべきである。

騒音被害者に対しても被害に応じた補償をすべきである。

温暖化の被害者は現存しない部分が多く、また海外に存在する部分があり、不特定多数であるので、個別補償は考えられない。予防対策費用に使うことが妥当であろう。国際機関を通じた海外への配分も行うべきだろう。

混雑の被害者も不特定多数であり、個別補償は考えられない。公共交通整備や貨物鉄道整備を含めた混雑緩和施策のため支出するのが妥当であろう。

インフラ費用過小負担分については当然中央政府と地方政府がその関連負担に応じて受け取るべきである。

(千葉県松戸市在住)

規制緩和とトラック運送業 (IV)

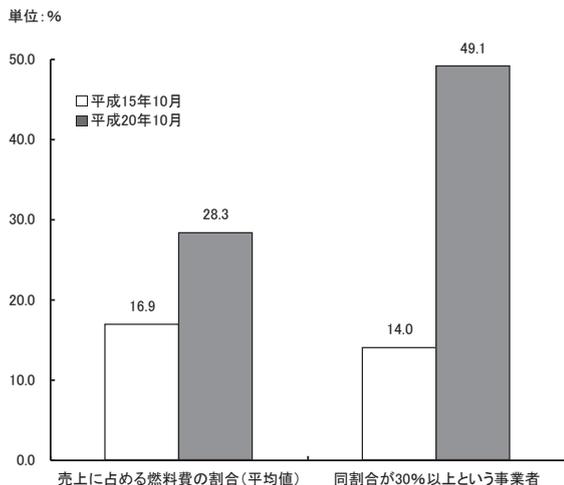
■ はじめに

前号(54号)で少しだけふれた、筆者がほぼ毎年トラック運送事業者を対象に行っている、事業経営の実態に関するアンケート調査結果がまとまった。資料提供という意味合いで幾つかのポイントを紹介したい(有効回答は746件)。

■ 経営を追い詰める原油価格の高騰

この原稿を執筆している時点ではやや落ち着いた感があるが、2008年はトラックの燃料である軽油価格が大きく高騰した年であった。価格が落ち着いていた平成15年には1リットル当たり60円台だったのが、昨年のピーク時には140円を超えた(全日本トラック協会)。

図1 売上に占める燃料費の割合(平均値)及び同割合が30%を超える事業者



本調査でも、売上に占める燃料費割合は、平成15年10月には16.9% (回答事業者の平均値)だったのが、20年10月には28.3% (同)にまで上昇しているという結果が示された。燃料費が売上の30%以上を占めるといふ事業者も、15年には全体の14.0%だったのが20年には半数近くにまで増加している。燃料高騰以前から、貨物輸送需

要の低迷や運送事業者間の熾烈な競争で厳しかった経営が一層深刻さを増したわけである。

燃料費(コスト)がこれだけ増大した場合にとれる策の一つは、その分を運賃に転嫁させるということである。だがそれは、この間も指摘しているとおおり、荷主や元請運送業者との間の、契約上の立場の不利によって困難である。あれだけ燃料費が高騰したにもかかわらず、その分を「おおむね」上乘せできたのはわずか3.2%の事業者にしかならず、残りは、「一部だけ」(50.2%)、さらには「全くできなかった」といふ事業者も46.6%に及ぶのである。

■ コスト削減と運転者への影響

運賃に転嫁できない以上、ありとあらゆるコスト削減を図るしかない。その中には、アイドルリングストップや省エネ運転などによる燃費の改善という望ましいコスト削減策もあるだろう。だがそれだけでは全く不十分で、人件費の削減等にまで踏み込まざるを得ない。中には、社会保険からの脱退等を検討する事業者もいる。事業者から寄せられた具体的な回答でイメージをふくらませたい(括弧内は、会社の運転者の人数規模と、扱っている主要な荷物)。

● 給与を削減し、さらには通年雇用から季節雇用へと切り替えてきた。経営側としては会社存続のための選択をした。車両の代替えは出来ず、車令も20年になってもまだ使わざるを得ない。償却ができないのでこれから5年後にはさらに厳しい選択が待っていそう。(6~10人、土砂等)

● 役員、職員の削減、給与、手当での引き下げ、賞与の廃止。運転手を通年から季節雇用へ変更(社保負担の軽減)。営業車自家用車の減車。(21~30人、土砂等)

● 手当でのカット。社保からの脱退は現在認められていないので考えていないが、正直、許されるなら、脱退したい。社員も将来きちんと貰えるかどうかかわからない年金より、いま現在国

保にしてその分給料が上がるほうが良いという考えのものもいる。(6~10人、林産品)

●一般管理費はコピー用紙の裏を再利用し、寒い時期はストーブをつけず厚着しています。車両の整備は出来る範囲で自社工場で修理・整備し、ディーラーに入れるのを控え、タイヤは新品を購入するのを減らし、中古タイヤを購入。車両の代替えを新車にせず、中古車で。運賃が上がらないため過積載をして稼働をあげるようにしている。(11~20人、建設資材)

●社会保険半額負担が厳しく、脱退を検討中。月末の入金から、口座より無条件で支払いするので、一般の支払いが困難となる。こちらからの入金にしてもらいたい。(6~10人、消費財)

●自社運転手の削減や賃金の引き下げ。一般事務・役員の賃金引き下げなどしても酷い経営です。1ヶ月の稼働で人件費、修理費、燃料費をひくと、会社にお金が残りません。社会保険の負担(会社分)ができません。(11~20人、建設資材)

■事故報告書にみる過重な労働負担

ところで前号で、トラック運転者の健康起因の重大事故が増えて高止まりであることを紹介した。上にみたような厳しい経営状況下で運転者の労働負担が増しているのではないか。もっとも、残念ながらそういうデータを本調査で集

めることはできなかった。そこで、代替策として、全国で起きた健康起因による重大事故の報告書を取りよせて、個々の事故について検証しているところである。

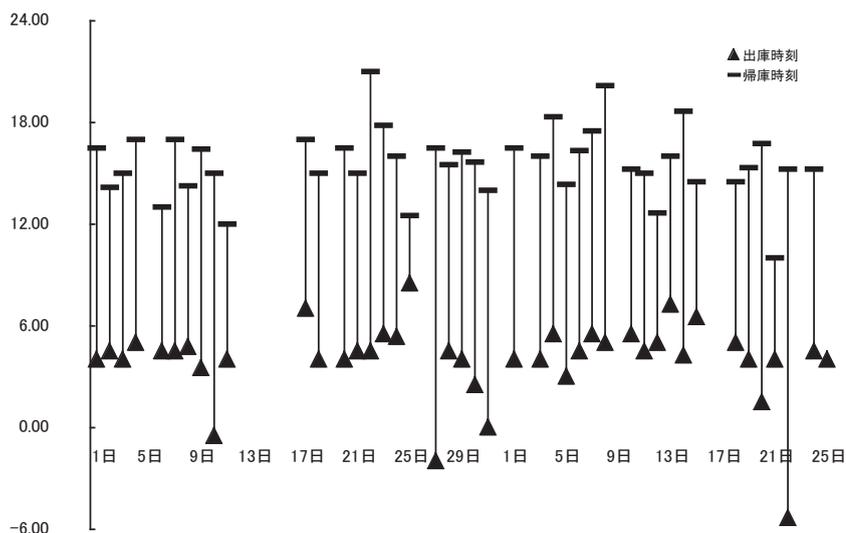
例えば図2は、急性心筋梗塞で勤務中に亡くなったある運転者の勤務状況(死亡した月とその前の月の2ヶ月間)をまとめたものである。図の左の数値は時刻を示している(-6.00は前日の18時を意味する)。

図中の▲印の分布が示すとおり、被災運転者の出庫時刻(トラックに乗って会社を出発する時刻)は4時台、5時台に集中している。とうぜん、起床時刻はもっと早いことになる。前日から乗務を開始している日も何度かある。

死亡した前の月の勤務日数は23日間で、総拘束時間は268時間30分に及ぶ。1勤務当たりの拘束時間は11時間半を超える。死亡した月の勤務日数は、死亡日の分を除くと19日間で、総拘束時間は220時間10分、1勤務当たりの拘束時間はやはりおよそ11時間半に及ぶ長さである。

たしかに、拘束時間の中には休憩時間や荷物の積み下ろしのための待ち時間があるとはいえ、早朝(というより深夜時間帯)からの勤務が常態化した中で、睡眠や休養のための時間を確保することは容易ではなかっただろうことが推測される。

図2 ある被災運転者の死亡前2ヶ月間の勤務状況(出庫・帰庫時刻)



もっとも、勤務に関する情報がこうして示されている報告書はまれである(それゆえ多くのケースでは、何が原因で死に至ったのか検討することさえできない)。さらには、そもそも勤務と発病との因果関係を検討しようという問題意識は、事業者にも行政機関にも薄い。そのため、上のケースでも、例えば事故の再発防止対策は、「乗務員に対する日常健康管理の指導強化」にと

どまっている。まるで被災者の健康管理の不備が原因で亡くなったかのようだ。

■まとめに代えて

言うまでもなく、運転者のこうした厳しい労働実態をとりあげて、個々の運送事業者の責任を追及しようというのではない。これまでも主張してきたとおり、わが国の物流を担っている事業者の経営や運転者の労働・生活に無理はないのか、その検証作業のための実態把握をまずは行う必要があるのではないか、そういうささやかな問題提起である。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

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
- ・54号—規制緩和とトラック運送業(Ⅲ)

投稿

歴然たる“エコカー”の限界

小林和彦

全世界から注目と篤い期待を集めているかのようなアメリカのオバマ新大統領もビッグスリーのような大手自動車会社の危機を放っておけないようで、巨額な公的支援と引き換えとして“エコカー”と称する環境対応型のクルマの開発を急ぐよう指示している。

これは“エコカー”や燃費節約型車開発の先進国たる日本を意識してのようだが、むしろ日本の各メーカーも“エコカー”の新規開発にしのぎを削り始めている。

だが“エコカー”なるものは本当に“エコ”なのであろうか。

現在のところ、水素エネルギー利用の燃料電池車の低価格化はかなり先のようにあり、当面はハイブリッド・カー、電力のみが動力源の電気自動車、そしてバイオ燃料車の3種が主力となるだろうが、いずれにせよ異常に広大な土地の浪費に結びつくという点において共通の問題点があり、これだけで環境に優しいとは言い難くなる。

バイオ燃料の場合、供給源として広大な農地が開墾されるばかりでなく、食糧との競合を招く恐れが大きいことは言うまでもない。ブラジルのさとうきびの様に食糧との競合が少ない作

物にしてもクルマを走らせるためだけに広大な原野や森林が破壊されることは決して望ましいことではない。

ハイブリッド車や電気自動車についても電力供給源たる発電所の主力が火力のままでは送電ロスなど含めると二酸化炭素の排出量はむしろ増加するのではない。

むしろ、原子力発電所の増設は国民的支持は得られにくいし、太陽光発電の場合は平たいパネルを多数並べるために火力発電所や原発とは比較にならないほどの広大な土地を必要とする。また、風力発電にしても、本来は牧歌的な景観の中に夥しい数の巨大な風車群が林立し、不気味な回転音がうなり声をあげる様子を想像しただけで、これらもまたひどい環境破壊、景観破壊であると推察できよう。以上の推察はガソリン車が主力の現時点でのことで、すべてのクルマが電気自動車になった場合は太陽光と風力等の“エコ・エネルギー”利用の発電施設が必要とする土地は更に広大になろう。

たぶんマイカーも家庭でのコンセントからも電力が供給できるようになるだろうが、その場合は家庭での電力使用料は激増するようになり、マ

イカー通勤のためには冬も電気コタツを我慢するような家庭も増えるであろう。

そもそも“エコカー”とて騒音や振動を特に軽減させる保証はないし、交通事故や中心市街地の空洞化、公共交通の衰退などのクルマに関する諸問題を解決する切り札となるわけでもなく、依然としてエゴイズム(利己主義)のために歩行

者などを押し退ける“エゴカー”であることには変わりがないのである。

(山形県山形市在住)

※クルマ社会の諸問題、地球温暖化を論じるブログ「島国ニッポンの山国から」を閲覧ください。<http://blog.goo.ne.jp/ezoben-k>

投稿

研究学園都市・つくば市の交通事情は

木村孝子

先ごろ、夫と共に、つくば市・島名の知人宅まで出かける用がありました。つくば市が研究学園都市として日本中の注目を集めたのは1980年。ご存知のように有名都市となりました。我が家から知人宅へは、常磐線ひたち野うしく駅下車、つくばセンターまでバス利用(20分間隔です)。つくばセンター～秋葉原間につくばEXpress(T.X)が開通したのは2005年です。つくばから東京まで近くなりました。しかし我が家からこの電車利用は不可能です。

つくばセンターから、我々の目的地・島名までは都市バスがなく、行きはタクシーを利用。およそ15分、2700円。帰りは循環バスが見つかったので、センターまでそれを利用することにしました。循環バス乗り場まで徒歩およそ15分。夫と共に暗くなった道を出かけようとしたら、その女主人いわく、「クルマで送りますから」「いや、歩いて行きますから」「危ない、危ない」「でも2人ですから」「ダメ、つい最近、この近くで歩行者がクルマに轢かれた」と。バス停までクルマで送ってもらうことになりました。夜8時、

バス停で待つこと数分。真暗。クルマがスッスッと通って行きます。一人も歩いていません。やっと循環バスが来ました。乗客は我々2人。循環バスはご承知のとおり、町の津々浦々まで通過して行くバスで、センターまで廻り廻って丁度1時間。私たちは急ぐ旅ではないので文句も言わず帰ってきましたが、途中の乗り降りはあってもセンターまで乗り続ける人はいないのでは？ 地方の大都市・つくば市の交通の弱点が見えてきます。中心のつくばセンターからは、東京まで前出の鉄道が敷かれました。でもつくばセンターから、各方面への都市バスはありません。循環バスでの通勤通学は不便でしょう。研究学園都市・つくば市—その中心のつくばセンターは、お店が立ち並び、TXも通りきらびやか。しかしクルマ社会が依然として根強く居残っていて、歩行者の足は保障されていません。しかしこの会は、さまざまな形で声を上げ続けていきましょ

(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿

ハローワークで始める脱クルマ 「エコ・ドライブ・アドバイザー」

鈴木浩司(ペンネーム)

近頃、「雇用を守れ！」というニュースをよく耳にします。「一家の大黒柱の仕事」を、悪の権化の経営者が取り上げようとしている！らしい……そうかもしれない？ では自分はどうでしょ

う？

日本の就業人口の1割は自動車産業と言われます。「クルマを減らせとただ叫ぶだけ」なら、「社員をどんどんクビにしろ！」と自動車メーカー

に要望しているのと同じです。新しい雇用を生み出さなければ、社会の有様は変わりません。

ガソリンの値段が上がったとき、1円でも安いスタンドに人々は詰めかけました。「月々のガソリン代を安く上げたい」という欲求はとても強いみたい。社会のニーズがあるならば、雇用を生み出すこともできるはず。たとえば、「エコ・ドライブ・アドバイザー」という形で。

「エコ・ドライブ・アドバイザー」は、ガソリンの上手な使い方をアドバイスする職業です。たいていは、ガソリンスタンドにいると思います。あなたが相談すれば、エコ・ドライブ・アドバイザーはニコニコしながら、燃費を下げるために有益な情報を教えてくれるでしょう。たとえば、こんな助言です。

「あなたのアクセルの踏み方には、もう少し工夫の余地がありますネ。ほら、こういう風にアクセルを踏めば、燃費をもう1割安くできますよ」

「あなたは、一番渋滞する時刻に〇〇交差点を通ろうとしていますね。あと5分早起きすれば、渋滞に巻き込まれないので、燃費はさらに1割良く

なるでしょう」

「このルートで行くなら、この有料道路のETCの早朝割引を利用してみては？」

「週に数回しかクルマを使わないあなたの場合は、カーシェアリングの方がお得ですよ。駅前に事務所があるので覗いてみては？」

「あなたの通勤には、クルマより〇〇電鉄を使った方が、月々〇円お得になりますよ」

クルマの運転技術のみがく機会は、免許を取った後にはほとんどありません。多くの人を持っているのは、独りよがり中途半端な知識です。だから、少しの助言で大きな効果を上げられます。移動にかかる費用を、本当に減らせるなら、多くの人エコ・ドライブ・アドバイザーの助言を聞きたいはず。すると、「本当にオトクな交通手段はクルマではない」ということを、多くの人に伝えることができるでしょう。

エコ・ドライブ・アドバイザーとは、こんなに素敵な職業です。クルマの運転のベテランで、道路や鉄道などのネットワークに詳しい方にはうってつけですよ。いかがでしょうか。

(愛知県安城市在住)



■五十嵐敬喜・小川明雄著

『道路をどうするか』

新書判、226ページ、本体価格740円、2008年12月刊、出版社 岩波書店

ここ数年、道路公団民営化、暫定税率問題、道路特定財源の一般財源化など、道路を巡って国政は揺れ続けてきました。

人口減少、自動車離れが進む中、日本中で不要な巨大道路が造られ続け、まるで亡国への道を敷いているかのようです。

この秋までには必ず総選挙があり、政権交代が起きる可能性が高くなっていて、仮に民主党を主体とした政権となれば、道路特定財源の一般財源化が最大の政治問題として前面に出て来るでしょう。民主党の公約からすれば、高速道路の無料化といった政策も議論されてくるはずですよ。

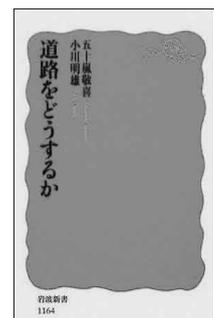
道路建設に関わる制度は複雑で、しかも不都合な実情を表に出さないでおこうとする意向も働いているようで、真実を知ることが容易ではありません。

この両著者は岩波新書に公共事業、行政改革、都市計画などをテーマ

とした著作の共同執筆を続けており、この『道路をどうするか』の中でも、道路特定財源から転用されて都市再開発に支出されている問題などが指摘されています。

道路問題を知るための入門書としてこの新書は手頃なものと思い、紹介させていただきました。

(清水真哉 世話人)



世界的に自動車産業の減産が報じられています。クルマ社会を問い直す会の会員としては、クルマの減産は喜ばしいことです。しかし、他方で派遣切り、雇用削減のニュースに対しては、困ったと感じます。

今回の世界的な不況からの回復は、このままでは従来のライフスタイルの回復になるだけであって、クルマ社会の修正・脱却につながるものにはなりそうにありません。オバマさんのグリーンニューディールも再生可能エネルギーの振興についてはある程度取り組むにしても、クルマからトラム・鉄道へのシフトについてはメニューに計上されていないように見受けられます。

今回の不況を契機に、産業の再編、都市の再編をしていくことが本来は課題であると私は考えています。

産業再編の基本の1つは、化石エネルギー産業を再生可能エネルギー産業に置き換えることです。製油所・火力発電所・天然ガス工場を、風力発電所・バイオマス発電所・太陽光発電所・バイオマス生産業(林業と農業)・バイオアルコール工場等に置き換えることが必要です。このためには制度が必要です。日本で介護産業が形成できたのは、介護保険の制度を導入したことによります。同様に、再生可能エネルギー産業を本格的に立ち上げるには、電力会社による自然エネルギー由来電力の(採算がとれる)固定価格での買い取り制度の導入と、他方での化石燃料に対する外部不経済課税(あるいは環境税・炭素税)もしくは化石燃料の輸入・生産業者に対するオークションでの排出権割り当てが必要と考えます。

産業再編の基本のもう1つは、自動車産業を電車産業に置き換えることです。これにも制度が必要です。今会報で別のところで論じたように、クルマの外部不経済に対する新たな規制の導入と、クルマの外部費用に対する課税が必要です。

産業再編のために必要と述べた上記諸制度については、いずれもその導入には大いなる困難が予想されます。

再生可能エネルギー産業、電車産業への置き換えに伴って、関連産業においても置き換えが進むでしょう。発電機の関係では、風力発電機や太陽電池は代表商品

として大增産されるでしょう。出力変動を調整するための蓄電池や電力を水素に変える電気分解装置も増産されるでしょう。自動車部品に変わる電車部品、道路建設に替わる鉄道建設、自動車関連サービスに替わる電車関連サービスの成長が自然に進むでしょう。

都市再編の基本は、公共交通なかんづくトラムと徒歩・自転車で暮らせる町作りに向けて再編を行うことです。このためにはトラムと自転車の導入空間の確保・整備にむけて大事業を行わねばなりません。そしてまた、採算性を高めるために、トラム沿線・もしくは公共交通沿線への集住誘導という大事業を行わねばなりません。困難が予想されます。

さらに自動車産業に替わるべき電車産業の雇用吸収力は自動車産業に比べて大きく下回るでしょう。この点も大きな問題です。ただし、化石エネルギー産業に比べて再生可能エネルギー産業はより大きな雇用吸収力を持つ可能性があります。再生可能エネルギーのコストが高いことが良く指摘されますが、それはすなわち、作り出すのに手間暇が掛かると言うことのはずです。一方、都市再編の事業は、トラム建設事業のみならず、引っ越し、移転、再配置に伴う建設事業も引き起こし、継続的に相当な雇用を生む可能性が潜在的にはあると考えます。

私はクルマを全面的に電車・公共交通に置き換えることは想定していません。もともと、救急車や消防車、そして体が不自由な方のための福祉車にクルマが必要でしょう。また、安全性能基準が導入され、交通事故防止機能を装備したクルマ、そしてPM2.5の排出が大幅に減ったクルマ、騒音が大幅に減ったクルマ、再生可能エネルギーで走るクルマ、これらの条件を満たしたクルマが出てくれば、そうしたクルマは交通手段として利用すればよいと考えています。現状はほど遠いですが。

私たちはこうした課題・諸困難について戦略的にどう考えればよいのか、難しい宿題を抱えていると思います。

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「08済」「09済」と記載しています。それぞれ、2008年度、2009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2009年2月25日までの会費・寄付納入者・団体は197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、2009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。

●昨年11月4日、アメリカ大統領選と同時にカリフォルニア州では、サンフランシスコ、ロサンゼルス、サンディエゴなどをつなぐ高速鉄道建設のための債券発行の是非を問う住民投票が行われ、賛成票が過半数を超えたそうです。

一方、この日選出されたバラク・オバマ新大統領は、折からの世界金融危機に対応するためグリーン・ニューディール政策を打ち出し、その中でも高速鉄道の整備が謳われているようです。東海岸やシカゴ周辺でも構想があるようです。

ビッグスリー、アメリカ自動車大手3社のトップがワシントンでの公聴会に自家用ジェット機で出掛けて批判され、次の公聴会には車で行くことにしたという記事を目にした時、鉄道という選択肢が存在しないことに遺憾な思いがしていたので、時代の転換に希望を感じました。

環境意識の高まり、石油資源の枯渇への不安から、世界的な鉄道復権のうねりが起きています。韓国、台湾では既に高速鉄道が走り始めています。中国では高速鉄道への巨額投資が行われ、インド、ロシア、ブラジル、ベトナム、北アフリカ、中東などでもそれに続く計画があるようです。ヨーロッパ各国間では高速鉄道相互乗り入れが次々と進められています。アメリカでも既存の地下鉄や都市間鉄道の利用者数が大幅な伸びを見せているとのこと。

日本でもJR東海が中央リニア新幹線を自己資本で整備するという耳目をそばだたせる発表がありはしましたが、鉄道大国と言われるこの国では、大規模投資が大きな効率性の向上をもたらすような案件は最早う

残ってはいないでしょう。それよりも既存の鉄道の近代化により高速バスに流れた需要を鉄道に取り戻したり、道路に再び線路を敷いてコンパクトな街づくりの軸に路面電車を据えるといった肌理(きめ)の細かい方策が必要です。

エネルギー危機、世界同時不況という苦境の中だからこそ、次の時代への芽が芽吹いている気がします。

(清水真哉)

●会報54号に、路面電車サミット福井大会の報告が出ていました。その中で福井市と富山市の市長を交えたパネルディスカッションの記事が出ていましたし、次回の会場は富山市になるそうです。路面電車に関しては日本海側の都市が頑張っている感があります。

さて路面電車に近いものとして地方の私鉄があります。私の郷里は、宮城の県北で、栗原田園鉄道がありましたが、近年廃止(廃業)され、バスに転換されました。

このように頑張っている所と、そうでないところの差はどこかなと考えます。

日本海側は、雪が降るのでクルマに対して以上に鉄道に対して信頼感がある、ということが考えられますが、走っている地域の関係市町村が単数のところは、生き残りやすいのではないかと、という意見もあります。複数の市町村の調整がいらず、その市町村が決断すれば足りるからです。

とはいえ、複数の原因が重なって、存廃が決せられると思われま

す。ただ最近、鉄道に対する再評価がなされてきており、公共交通充実の声を大きくし、地方の私鉄の廃止(廃業)に歯止めをかけて行きたいものです。(後藤昇)

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。

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~54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。

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 《5/23、6/26、7/25》

現在、月1回東京ミーティングを開催しています。原則として月の第4土曜日の昼間に開催します。なお、会員が参加しやすいように月の第4金曜日の夜に開催することがあります。

09年度も引き続き継続し開催します。気軽にご参加ください。

日時 5月23日(土) (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。

5/23以降の予定は、6/26(金)、7/25(土)です。土曜日は同じく13:00、金曜日は18:30から開催します。

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)

■「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7月末
- 原稿締め切り：5月末日(締め切り厳守をお願いします)
- 送付先：杉田正明(会報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