

# 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・林裕之

郵便振替口座：00140-7-39161

年会費：1口2,000円 複数口歓迎

# 57

2009年10月15日発行

(年4回発行)

一部400円(送料含)



小規模宅地開発地でよく見かける行き止まりの道路です。入ってくるクルマが限られ、そこに住む子どもたちの遊び場になっています。

(松戸市で撮影 杉田久美子)

## 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

- 民主党へ「高速道路無料化及び暫定税率撤廃についての意見書」を送付(林 裕之)……………2
- クルマ問題と交通政策に関する政党アンケートを実施(井坂洋士)……………4
- PM2.5環境基準答申案への意見募集へ応募(杉田正明)……………19

### 会員の活動報告

- 豊中市で歩車分離信号について講演(長谷智喜)……………20
- 裁判報告とお礼(児島早苗)……………25
- 歩行者株主会、トヨタ自動車株主総会でドライブレコーダー全車標準搭載・歩行者保護の技術開発などを求めて発言(朝倉幹晴)……………31

### 投稿

- 「道は誰のもの」を巡るメーリングリスト beyond\_car上の意見交換(佐藤、富田、井坂、梅沢、二宮、清水、中林、足立)……………34

### 有名タレントの薬物依存と国家推奨の依存症

- (小林和彦)……………42
- クルマで帰省する理由(梅沢 博)……………42
- 「臓器移植法A案」成立に思う事(佐藤清志)……………43
- クルマ減らしに MAKE the RULE キャンペーンにご参加を!(関目 実)……………44
- ‘会’は人数より一人ひとりの熱意(木村孝子)……………45

### 案内

- 〈世界道路交通犠牲者の日〉に参加しましょう(清水真哉)……………46
- おすすめ書籍の紹介(足立礼子)……………47

### メッセージほか

- 代表・事務局・会計よりほか……………49
- 投稿規定/案内板……………52

## 民主党へ「高速道路無料化及び暫定税率撤廃 についての意見書」を送付 林 裕之(世話人)

クルマ社会を問い直す会では、7月25日に「環境NGOエコ・クリエーターズ・クラブ」「自転車スイスイ」の二団体と共同で、民主党がマニフェストの中に盛り込んでいる、高速道路無料化及び暫定税率廃止について再考を求める意見書を提出しました。また、8月30日に予定されている衆議院議員総選挙の民主党の各公認候補に、各

候補のホームページを通じ、メール及びフォームメールでこの意見書を送信しました(一部技術上の問題で送信できなかった候補もいます)。これに対して民主党の方からは公式の反応はありませんが、この意見書が今後の政策運営に影響を与えてくれるものと期待しています。ここに意見書の全文を紹介します。

### 高速道路無料化及び暫定税率撤廃についての意見書

2009年7月25日

民主党 代表 鳩山 由紀夫 様

クルマ社会を問い直す会(代表 杉田正明)  
環境NGOエコ・クリエーターズ・クラブ(代表 鈴木一之)  
自転車スイスイ(代表 渡辺 進)

貴党は、この度実施される衆議院議員総選挙に際して、作成されるマニフェストの中に、首都圏を除く高速道路の無料化及びガソリン税等の自動車関連の暫定税率の撤廃を盛り込まれる意向であることを知りました。このことについて、私たちは環境破壊や税負担の不公平などの社会問題をさらに深刻化するものであるという理由で再考を強く求めます。

#### 1 高速道路無料化及び暫定税率撤廃は、地球環境の破壊をさらに進めます

自家用車が、1人を1km運ぶのに出す二酸化炭素量は、鉄道の約9倍、バスの約3倍と公共交通機関と比べて圧倒的に多くなっています。そのほかにも窒素酸化物や浮遊粒子状物質などの有害物質を大量に排出します。今後「エコカー」の割合が増えたとしても、高速道路無料化及び暫定税率撤廃が実施された場合は、自動車走行量が大幅に増え、また高速道路の渋滞がいつそう激化することになり、このような有害物質の排出が大きく増加することが考えられます。実際に、環境自治体会議・環境政策研究所の調査によると、「高速道路1000円乗り放題」が実施された今春の大型連休の2週間だけで二酸化炭素排出量が66万トンも増加しました。

高速道路無料化及び暫定税率撤廃は、明らかに地球環境の破壊、特に地球温暖化を進めることに大きく貢献することになります。これは地球温暖化抑制に力を入れようとしている民主党の方針とも大きく矛盾します。

## 2 高速道路無料化及び暫定税率撤廃は公共交通機関の経営を強く圧迫します

高速道路無料化及び暫定税率撤廃が実施されれば、多くの人々が鉄道やバスなどの公共交通機関の利用をやめて自家用車の利用に変わることが考えられます。すでに今春から実施されている高速道路料金の値下げによって自動車の走行量が増える一方、公共交通機関の利用者は大幅に減少し、廃業に追い込まれたフェリー会社もあると聞きます。高速道路無料化及び暫定税率撤廃が実施されると、自動車と比べて環境破壊や事故による人命損傷などの危険性が遙かに少ない公共交通機関の経営を強く圧迫し、多くの労働者の雇用を脅かします。

## 3 暫定税率撤廃は自動車利用者が本来負担すべき費用を不当に軽減します

確かに、これまで暫定税率が道路特定財源として存在したために、無駄な道路が数多く建設されてきたことは事実です。しかしそのことが暫定税率を撤廃する理由にはならないのではないのでしょうか。

日本では、自動車利用者が道路事業への総投資のすべてを支払っているわけではありません。自動車を直接利用しない人も負担する一般の税金によってまかなわれている部分も小さくないのが現状です。その他にも、自動車は交通事故、排気ガスによる呼吸器疾患、騒音、気候変動、道路建設による自然破壊、混雑、公共交通機関衰退による自動車を直接利用しない人々の交通弱者化など第三者に補償なしに不利益を強いています。即ち外部費用を発生させています。

自動車利用者は第三者へ強いている外部費用と道路事業の未負担分を追加的に負担すべきであり、むしろ課税を強化することが課題となるはずで、暫定税率の撤廃など論外です。

自動車関連の税は外部費用課税として明確に位置づけ直し、その税収は、自動車の走行によって不利益を被っている第三者への補償もしくはそれに替わるものに使うべきです。

なお、兵庫県立大学の兒山真也氏らの研究に基づくと、乗用車は1km当たり29円、東京大学の金本良嗣氏らの研究に基づくとガソリン車は1km当たり13円の外部費用を発生させているとの報告があり、ガソリン1リットル当たりに換算すると、それぞれに約270円、約120円程度になります。本来、現行の課税にこの程度の金額が上乘せされるべきです。

# クルマ問題と交通政策に関する政党アンケートを実施 ～2009年総選挙にあわせ政策を問う～

井坂洋士(地域活動連絡係)

## ■はじめに

クルマ社会を問い直す会では、これまでも国政選挙に合わせて交通政策に関する公開質問を実施してきました。各政党の政策を問うことはもちろん、私たちが取り組む交通分野の政策をご検討いただくきっかけにもなることから、選挙前の公開質問は有意義な機会になってきたと思われま

す。そこで、今回の衆院選でも実施することになり、筆者が取りまとめを担当しました。本稿ではその経緯と結果をご報告します。

なお、質問内容の詳細と各党からの回答は7ページ以降に全文を掲載していますので、ご覧ください。

## ■準備から実施まで

2005年9月に実施した前回のアンケートを参考に、東京ミーティング(※1)やメーリングリスト(※2)などで意見交換をして質問内容を検討しました。6月の東京ミーティングで最終調整をし、7月上旬に最終案提示、中旬に質問内容を確定、7月27日発送、8月4日締切(消印有効)、10日発表という日程で行いました。この間、当会世話人・会員の皆さんには助言やお手伝いをいただき、ありがとうございました。

質問形式は前回と同様、二択で答える設問と、関連する回答の自由記述を設ける形にしました。その中身については、2005年時点から進展のあった政策(飲酒運転対策など)と無かった政策(自動車総量規制や公共交通等の充実など)があることから、進展が見られない政策を重点的に問い直すことにしました。また、近年懸案になっている歩行者・自転車利用者の被害増加、自動車税制の在り方、公共交通の維持・活性化、PM2.5環境基準設定、地球温暖化対策などの最新事情を取り込み、全4章17項目の質問にまとめました。

## ■実施にあたっての課題

今回の質問で直面した課題のひとつに、選挙時期を読みづらかったことがあります。マスコミでは昨年より解散の話題で騒がれ、自治体が備品を発注してしまったとか、他団体で早めにアンケートを実施してしまったという話も聞かれるほどでしたが、結局、解散は任期満了間近の今年7月になりました。一方、今回の総選挙は解散から投票日まで法定最長の40日になったことから、解散後のアンケート実施は比較的余裕を持って行うことができました。

もうひとつ、以前実施した政党アンケートからの引き継ぎで不手際があり、各政党の窓口になっていただいた方が判らないといった課題がありました。今回は、電話等で改めて連絡し直し、多くの政党の政策アンケートご担当者様にご協力いただいて実施することができましたが、また次の国政選挙まで間が空きますので、次回への引き継ぎを含めて取り組みたいと思っています。

## ■回答状況とその公表

本稿執筆時点での回答状況は、次のとおりです。(8月20日現在、改選前議席数順)

**【回答あり】** 民主党、公明党、日本共産党、社会民主党、国民新党

**【検討中】** みんなの党

**【無回答】** 自由民主党、改革クラブ、新党日本  
今回対象としたのは、政党助成法の政党要件を満たし次期総選挙に候補者が立つ見込みとなっていた全8政党で、質問書と会報最新号、返信用封筒(切手貼付済)など一式をお送りするとともに、電話で回答をお願いしました。また、本アンケート実施後の8月上旬に結党したみんなの党には、その後に電話とFAXでご連絡し、回答を待っている状況です。

これまでにご回答いただいた5政党からは、全て8月4日の締切日までに文書でご回答をいただきました。お忙しいところ丁寧なご対応をいただいた各ご担当者様には、この場を借りて御礼申し上げます。

いただいた回答は、10日に当会ホームページ(※3)で公表するとともに、主要報道機関・記者クラブ向けに報道発表資料(プレスリリース)を送付しました。また、8月23日開催の横浜カーフリーデー 2009&モビリティウイークのプレイベントや、29日開催の当会主催「温暖化問題とクルマについての学習会」などで印刷物を配布し、広く皆さんの政策選択にお役立ていただけるよう広報を行いました。

## ■雑感

今回の総選挙は「政権選択選挙」とも言われ、各党が選挙前にマニフェスト(政権公約)や政策集を掲げることも定着してきました。こうした中、各党が掲げる政策に注目が集まっています。

ところが、私たちが取り組んでいる「クルマ社会」の問題点や、毎日の生活に欠かせない道路交通・地域交通に関する政策は極めて少ないのが実情です。毎日の生活に密接に係わる問題でありながら、残念ながら地域交通・道路交通問題への関心は高まっていない感があります。

そうした状況で、私たちが交通政策に関する課題を具体的に提示して各党の姿勢を問い、それに対し主要政党から回答を得られたことに意義があったように思います。このように多岐にわたる質問を実施して回答が得られたのも、日頃から自動車や地域交通に関する幅広い問題を取り扱ってきたクルマ社会を問い直す会の、これまで積み重ねてきた活動の賜物と言えそうです。この会報をはじめ、日頃からの取り組みを今後とも続けていくことの意義を改めて感じさせられました。

以下では、各質問の狙いと、各党からの回答内容について、簡単にご報告します。(各党からの回答全文は7ページ以降をご覧ください。)

\*

\*

## 1. 歩行者・自転車利用者の安全・安心

日本では欧米諸国に比べて歩行者・自転車利用者が被害者になる交通死者の割合が極めて高い(2007年度で48.2%、会報56号 p29)という異常事態が一層顕著になった事態を受け、あえて歩行者・自転車利用者の安全確保に絞った質問を行いました。

当会の提案に対し、各党からは概ね前向きなご評価をいただきました。当会が掲げる「クルマ優先でなく人優先の社会へ」という目標とその必要性が、多くの皆さんに理解されていると感じます。

しかし一方で、今回の総選挙に際し各党が発表している政策・公約を見ても、歩行者・自転車利用者の安全確保を念頭に置いた政策はなかなか見られません(唯一、社民党が本アンケート実施後に発表したマニフェスト総合版の中に「人・まち・環境にやさしい交通」の項目を設けていました)。今後は、多くの党が前向きな回答を寄せた「通学路の安全確保」や「ドライブレコーダーの普及」の早期実施を求めていくとともに、歩行者・自転車利用者の安全確保に向けた問題提起を行っていく必要もあるように感じられました。

## 2. 環境・公害・エネルギー問題の改善

地球温暖化は世界に共通する課題となっています。今回ご回答いただいた政党も温暖化対策を必要と考え、各々何らかの形で公約に掲げておられるようです(国民新党を除く)。また、その一環でクルマ対策が必要と考える点もほぼ共通しています。

具体的には、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用促進、貨物ではモーダルシフト(自動車から鉄道、船舶への移行)が必要と考える点が各党に共通しており、この部分では各党で連携しての実現に向けた取り組みを期待したいところです。

半面、自動車関連税制の扱い、とりわけ自動車の外部費用に対する考え方では、各党で見られました。こうした点は、私たちの今後の取り組みが必要な分野と言えそうです。

### 3. 公共交通・自転車利用環境の充実

各党とも公共交通の必要性を認識されていることが分かりました。特に、地方部で縮小・廃止が相次ぐ公共交通の維持・再生に向けた具体的な政策を示していただきました。民主党政案集INDEX2009と社民党マニフェスト総合版には具体的な記述があり、「交通基本法」を制定し、交通の環境負荷を低減すること、LRT（次世代路面電車）やコミュニティ交通を整備することなどが謳われていますし、この点は他の各党からも前向きな意見が寄せられました。選挙後には各党に働きかけ、実現を求めていきましょう。

自転車に関しては、日本は欧米諸国に比べて多くの方に利用されている（分担率14%）割りに、走行空間の不足や、歩道走行・逆走などを含む法的な問題（会報53号 p15～）が指摘されています。前者については全ての政党が自転車道・駐輪場の整備や道路空間の再配分などの必要性を認識されていましたが、後者についてはどの政党も認識されていないことが判りました。これも私たちの生活の安全・快適に直結する課題だけに、既にお持ちの政策を着実に実現していただくとともに、今後は道路交通法の問題なども含めて、より具体的な問題提起をしていく必要もありそうです。

### 4. 総合的な交通政策

日本に欠けていると指摘される総合的な交通政策を立てることの是非や、昨年来実施されている自動車・道路施策について総合的な交通政策の観点からの評価を問いました。

この中で全ての党が一致したのは「交通権」の確立・法制化が必要という部分でした。国内では交通権学会が提唱される「交通権憲章」や、民主党・社民党の「交通基本法」などがすでに提案されていますが、各党が何かしらの必要性を認識した以上、総合交通政策に関する早期の検討着手が待たれるところです。

また、今年より実施されている政府の「高速道路料金の大幅引き下げ」により鉄道、路線バス、フェリーなどの公共交通機関に深刻な影響が出ていること、さらに先頃実施された「エコ

カー」減免税に関する疑問点を問うてみました。ここでは各党の意見が大きく分かれ、たとえば「高速値下げ」では、強化（無料化）、公共交通への補助実施、取りやめと方針が大きく割れました。これらの政策については当会も精査し意見書を提出する（会報52、54、56号）など取り組んできましたが、今後も引き続き動向を注視し、取り組んでいくべき課題だと感じます。

### ■今後に向けて

本稿をご覧いただいている今は、すでに衆院選の結果が出て、新たな衆議院が招集されることでしょうか。本稿執筆時点では、注目を集めている「政権交代」が実現したのか、同じく焦点のひとつになっている「高速道路値下げ・無料化」や「暫定税率」などの問題がどうなるのか、方向が見えない状況ですが、現時点でひとつだけ言えることは、残念ながら、どんな政権になっても私たちの求める地域交通・道路交通の安全・安心・問題改善には直結しない、という事だと思います。

選挙戦真ただ中の麻生首相は、しきりに「政権選択ではない、政策選択だ」と訴えています。ところが、残念ながら「クルマ優先」からの脱却を求める私たちから見ると、今は「選択」すらできない状況。もちろん投票に出かけることは必要ですし、投票で「政策選択」することも重要ですが、それだけでは不十分で、私たちが実現してほしい政策は私たちが提案し、実現に向けて働きかけていくこと、そのための日々の取り組みが、まず必要なのだ——これが、政策アンケートを担当して最も強く感じたことです。

と言っても、悲観することも無さそうです。今回のアンケート結果で、「クルマ優先でなく人優先の社会へ」という当会の目標に概ねご理解いただけたように思えます。また、今回問うた中でも、各党に共通する部分と、違う部分が見えてきました。もちろん共通する部分では各党協力して速やかに実現していただくよう働きかけましょう。それに加え、今回のアンケートでは今後検討・評価をしますとのご回答をいただいたところ、無回答のところも含めて、次の選挙では政策の柱のひとつに加えていただければ

な呼びかけや取り組みを、日頃から続けていくことが、今は求められているのだと思います。

今回の政策アンケート結果は、選挙が終わったら忘れてしまうのではなく、今後の私たちの取り組みに活かしていくことができたなら、次のアンケートをする時には一歩進んでいるかもしれませんし、そうなることを願ってやみません。末筆になりましたが、当会世話人・会員の皆さま

へ、今回ご協力いただいた各党の政策ご担当者様、そして本稿に最後までお付き合いいただいたあなたに、改めて御礼を申し上げます。

※1 東京都内で概ね毎月開催されています。詳しくは会報の案内板をご覧ください。

※2 会員の情報交流用メーリングリスト (ML)。参加希望の方は [kstn@red.zero.jp](mailto:kstn@red.zero.jp) へご連絡ください。

※3 <http://toinaosu.org/sosenkyo09/>

## クルマ問題と交通政策に関する政党アンケート 質問と回答

### 1 歩行者・自転車利用者の安全・安心

交通事故死者が減ったと言われる半面、昨年度だけで見ても阪神淡路大震災の犠牲者に相当する被害者・犠牲者を毎年出し続けているような状況で、事故件数も高止まっています。特に昨年度は歩行者・自転車乗車中の交通死者が半数近くにのぼり、先進国では例を見ない異常事態が続いていますが、これは安易なクルマの使用を是認する社会のツケが、クルマに乗らない選択をする歩行者・自転車利用者に転嫁されているという、極めて理不尽な実態があることを表しています。

#### 1-1. 通学路の安全確保

Q: 歩車分離されていない全ての通学路において、速度制限の強化やハンプ等を用いて自動車が出せない構造にすること、交差点を歩車分離信号にすることなどによる安全性向上策が有効と指摘されています。こうした施策をどう評価されますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
施策を行うことに ○=賛成 ×=反対		○	○	○	○

#### 民主党

今後精査して評価をしていきます

#### 公明党

生活道路や通学路における歩行者の安全対策

策に有効であり、緊急性を見極めつつ、必要に応じて講じていくべきと考えます。

#### 日本共産党(共産党)

登校時の通学路は、できるだけ自動車の進入を制限すべきですが、下校時や制限のむずかしい道路については、速度そのものを抑制し、車道の幅を狭めたり、イメージハンプなども活用して、車の速度を落とさせるようにすべきです。

#### 社会民主党(社民党)

クルマ社会の進展は、急激な交通事故の増加を招き、死傷者の激増をもたらしました。歩道と車道の完全分離、通行区分の明確化、スクールゾーンやコミュニティ道路の充実、「抜け道」の禁止、住宅地のクルマ進入禁止区域の拡大、路側帯の歩道化、横断歩道における信号設置の促進、狭い道路の一方通行化、生活道路特に通学路の速度制限規制の強化、ハンプなどの設置、歩道や路側帯への駐車禁止・取締りの徹底に今後とも取り組んでいきます。また、交通安全教育のいっそうの推進や、自動車教習の強化など運転者対策も充実させます。

#### 国民新党

「人主車従」の考え方で、可能な限り通学者を保護すべきもの

#### 1-2. 生活道路の交通規制の在り方見直し

Q: 自動車の走行速度が30km/hを超えると、交通事故被害者(歩行者・自転車)の重体・死亡

に至るリスクが急激に高まることが知られています。生活者の安全・安心を確保するため、全ての繁華街・住宅街の道路を30km/h以下に制限することが有効と指摘されていますが、この施策をどう評価されますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
繁華街・住宅街の30km/h以下への制限に ○=賛成 ×=反対		○	○	○	×

### 民主党

今後精査して評価をしていきます

### 公明党

人が密集する繁華街や住宅街における安全・安心の確保に有効であり、安全性・利便性を判断しつつ講じていくべきと考えます。

### 日本共産党

40km/hの場合、ブレーキをかけて止まるまでの距離が、30km/hに比べて6割(8メートル)も長くなります。騒音の抑制を考えても、30km/h以下に抑えるべきです。

### 社会民主党

幅の細い生活道路での事故は逆に増えており、「歩行中」「自転車乗車中」の死者が非常に多い点が問題となっています。警察庁の検討会でも、生活道路については、衝突時の速度が30キロを超えると歩行者らが致命傷を負う確率が大幅に高まることや、欧米での規制を参考に「30キロ以下」の提言が出されています。当面30キロ規制を実現(地域や道路状況によってはそれ以下も)すべきです。

### 国民新党

通学路・繁華街等の実情に合わせた判断が必要

## 1-3. ドライブレコーダーの普及

Q：自動車交通事故の原因究明と抑止に効果があり、しかも比較的安価(現在実施されている「エコカー」補助金の1/3程度)に搭載が可能なドライブレコーダー(事故発生前後の映像・運転操作等を自動的に記録する装置)が、営業車への導入は進んできましたが、自家用車への導入がいっこうに進みません。普及させるための具体策を持っていますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない		○	○	○	○

### 民主党

今後検討していきます

### 公明党

営業車、自家用車ともにドライブレコーダーのさらなる普及を図るためには、メーカーによって異なる機材の仕様を統一するなどの課題に対して取り組んでいく必要があります。

### 日本共産党

ドライブレコーダーの搭載を義務づけるとともに、必要性を考慮すればETCにおとらず、その取り付けに助成を行うべきです。

### 社会民主党

事故発生時の前後の走行情報(前方映像、車両速度、急加減速など)を記録するドライブレコーダーについては、自動車事故を未然に防止する有効な手段になり得ると考えています。車載カメラをとりつけることで安全運転をするようになるという効果もあります。事故が起きたときの原因究明にも役立つと考えます。

### 国民新党

補助政策等により普及策を考えるべきもの

## 1-4. ITS等による安全対策

Q：ITS等の新技術を活用した制限速度・信号遵守システムや、酒酔い運転防止システムが実用段階に入っています。これらの装備の普及・義務化や、道路側の関連インフラ整備などをすすめるための具体策を持っていますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない		○	○	○	○

### 民主党

今後検討していきます

### 公明党

ITSのさらなる活用については、今後、多様なITSサービスを汎用的に実現するプラットフォームとして、次世代の道路「スマートウェイ」を官民一体となって推進します。

#### 日本共産党

個別の技術では有効なものがあり、その実用化のための実証的、実用的な研究・検証を強めます。現在、道路には巨額の予算が投じられていますが、こうした生活道路の安全性向上のための改善に、道路予算の重点を置くよう転換します。

#### 社会民主党

技術開発、施設整備には困難が予想されますが、無謀運転・乱暴運転を抑制するためにも効果があると思います。

#### 国民新党

補助政策等により整備を進めるべきもの

### 1-5. 交通事故対策

Q：貴党では、歩行者・自転車利用者が被害者になる交通事故をなくすための具体的な政策をお持ちですか。

なお、上記以外の具体策をお持ちでしたら当欄にご記入ください。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない		○	○	○	○

#### 民主党

民主党としては先に法案を提出して、飲酒運転・無免許運転など悪質な交通犯罪への量刑引き上げ法の成立をリードした経緯があります。これら法律の厳正な執行も含めてあるべき政策を検討していきます。

#### 公明党

既存道路の歩行者専用道路への転換やトランジットモール等の新しい専用道路概念の導入など、生活に密着した人間重視の道路整備を進めていきます。

#### 日本共産党

基本は、歩行者・自転車・自動車の通路を分離し、歩道や自転車専用レーンを設置する

ことです。道が狭いところでは自動車の進入を規制し、交差点での歩行者、自転車の安全を優先させたルールを徹底します。電気自動車などが増加している中で、走行音が極めて小さくなり、目や耳の不自由な人をはじめ危険が増しています。注意を促す音響装置の取り付けなどが必要です。

#### 社会民主党

クルマ社会の進展は、急速な交通事故の増加を招き、死傷者の激増をもたらしました。貴重な人命が年間一万人近く失われる事態を重く受け止めるべきです。交通事故問題は広範囲にまたがる課題であり、各省庁の枠を超えた総合的対策が必要です。「交通事故不感症」ともいうべき状況になっており、人間よりも物や金を優先させる風潮が人間の生命に金を払うことで交通事故の処理を完結しようとしているのがあたりまえとなっている風潮をただしていく必要があります。

米国ではすでに40州以上で有罪判決を受けた飲酒ドライバーに対し、いわゆるイグニッション・インターロック装置を自動車に取り付けるよう義務づけています。

#### 国民新党

小中高の教材に「車社会の実態」を必須科目とすべきもの

## 2 環境・公害・エネルギー問題の改善

京都議定書後の地球温暖化対策を決めるCOP15の開催を控え、また今後の私たちの生活を持続可能なものにするためにも、枯渇に向かう石油に頼らない社会の仕組みづくりが求められています。

交通部門は国内のエネルギー消費量の2割を占め、そのうち自動車が9割を占めています。特に1990年比で5割以上も増えた自家用乗用車いわゆる「マイカー」は、平均わずか1.5人を運ぶために1tもの塊を動かす必要があるため、そのエネルギー消費量は鉄道の10倍、路線バスの3-4倍にのぼり、いわゆる「エコカー」への切り替えでは莫大な費用がかかる割りに僅かな効果しか見込めないことから、まずはクルマを減らして鉄

軌道・バスや自転車の利用を増やすことが必要であると指摘されています。

また、工場排煙への環境対策が進む半面、自動車排ガス対策は進まず、特に自動車走行量が増えたことによる公害が深刻度を増しています。喘息罹患者数が急増し続けており、特に幹線道路沿いの健康被害が著しく顕れるなど、自動車排ガスによる公害がますます深刻になっています。

## 2-1. クルマ以外の交通手段への転換促進策

Q：日常生活におけるクルマ依存が、渋滞や環境、健康などへの悪影響を及ぼすことから、たとえばロードプライシング（渋滞課徴金など、あえてマイカー利用を選択する者の負担を引き上げる施策）やモビリティ・マネジメント（情報提供などによりマイカー以外の利用をすすめる施策）など、マイカーから公共交通や自転車、徒歩などへの転換をすすめるための政策が提案されています。このような、過度なクルマ利用を減らすための具体策を持っていますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない	○	○	○	○	○

### 民主党

首都高速・阪神高速など渋滞が想定される路線・区間などについては交通需要管理（TDM）の観点から社会実験（5割引、7割引等）を実施して影響を確認しつつ、実施します。総合交通ビジョンの策定に際しては、自動車中心の街づくり政策の転換の視点も。

### 公明党

各種交通機関の特性と地域のニーズに的確に対応し、LRTの整備やモーダルシフトの推進など低炭素社会に資する新たな交通総合システムを構築。また、医・職・住・遊など、日常生活の諸機能を集約したコンパクトシティを推進します。

### 日本共産党

都市計画法を見直し、市街地に自動車を入

れない地域、自動車は入れても歩行者なみの速度しかだせない地域を設置。パーク・アンド・ライドやカー・シェアリングで、自動車交通量を削減します。バスロケーション・システムの普及などで公共交通機関の利便を高めます。自転車については、別項でのべました。

### 社会民主党

私たちの生活や環境は、クルマ社会から大きな脅威を受けています。公害裁判では自動車の公共性自体が争われたものであると認識しており、マイカーに本当に公共性があるのか自体疑問です。何よりもクルマの総量規制を進め、脱クルマ社会をめざします。ヨーロッパの都市の多くも公共交通を街づくりの基本に据えており、公共交通の復権は世界的な潮流といえます。規制緩和先進国といわれるイギリスでも、規制緩和後のルール作り、新たな交通政策が現実化しはじめています。社民党は、マイカーへの様々な規制や負担の強化と一方で公共交通の支援と活性化対策、利便性の強化を進めていくべきであると考えています。さらに、飲んだら乗るなキャンペーンの展開、マイカーに依存せず公共交通を活用した、エコ通勤を導入する企業への支援策などを進めています。

### 国民新党

公共交通（電車、バス等）機関への補助金政策の徹底により、低料金を実現

## 2-2. 貨物輸送のモーダルシフト

Q：現状では陸上貨物輸送の9割を自動車が占めていますが、中長距離は鉄道などを、末端部は台車や自転車などを活用することで、貨物自動車を減らすモーダルシフトをすすめることが必要です。そのための具体策を持っていますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない	○		○	○	○

### 民主党

物流分野において、トラックによる輸送との共存を図りつつ、環境負荷の小さい船舶や鉄道輸送へと転換（モーダルシフト）する政策を展開します。荷主が輸送機関を選択する立場にあることを重視し、荷主等にモーダルシフト推進計画の策定と実施状況の報告を義務付けます。

#### 公明党

（空欄）

#### 日本共産党

ITSを、単に道路交通の情報化にとどまらず、鉄道、航空、船舶など貨物輸送にかかわる交通機関と連携したシステムに発展させ、温室効果ガスの排出状況と削減のための選択ができるシステムへ発展させます。輸送に関する排出量は、輸送会社にとどまらず、荷主である大企業の排出データとして検証し、企業の排出削減目標に反映させます。

#### 社会民主党

社民党は、物流の効率化、環境対策を推進するため、幹線物流における貨物鉄道輸送や内航船舶輸送の強化、各交通機関相互のアクセス向上、共同配送拠点の整備を進め、自動車輸送からの移転（モーダルシフト）を促進します。コンテナ貨物輸送の増強など貨物鉄道に対する支援措置を強化しますということを主張しており、「モーダルシフトの推進」に取り組んできました。

分割・民営化の負の側面として、貨物鉄道の経営のあり方も考え直すべきです。社民党は、コンテナ貨物輸送力増強支援と新幹線並行在来線貨物対策の強化、旅客鉄道と貨物鉄道のダイヤ等の調整の円滑化などの課題に取り組んできましたが、第151国会では、行政としてもJR貨物の経営動向を踏まえつつ、その改善に資する所要の措置を講ずることとするとの附帯決議が付されています。国が21世紀における鉄道貨物輸送の公共性を十分認識し、貨物会社が成り立つような経営構造をきちんと国側が責任をもって果たすべきであり、税財政上の支援を含め、積極的に貨物鉄道支援に乗り出すべきではないでしょうか。

引き続き貨物輸送の復権・充実に向け全力

で取り組んでいきます。

#### 国民新党

拠点間大量輸送が可能な鉄道輸送の再生

### 2-3. クルマの総量を減らすための施策

Q：道路整備を進める理由にはよく「渋滞解消」や「環境対策」が挙げられていますが、需要管理がされてこなかったため、結果として道路整備により便利になった自動車は走行量が増え、1990年から2007年まで自家用乗用車から排出されるCO<sub>2</sub>が5割増になるなど、自動車が原因となる環境問題や渋滞は悪化し続けてきました。このような問題を解消させるためにはクルマの走行量そのものを減らすための政策が必要と考えられますが、そうした政策を持っていますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない		○	○	○	○

#### 民主党

以下の三つの視点で総合交通ビジョンを策定し、その実現を目指します。(1)自動車中心の街づくり政策を転換し、路線バスや軌道系交通(鉄道、路面電車、次世代型路面電車システム(LRT)等)を充実(2)道路を整備する費用をバス事業者等に補助し、サービスが向上するインセンティブを与えることにより移動困難者の利便性を確保(3)路線バスや軌道系交通機関などのマス・トランスポーターションを見直し、環境負荷の低減につながるモード(交通機関)の整備——などに努めます。

#### 公明党

上記(2-1)で記した施策を推進するとともに、過疎地域などにおける公共交通機関を整備。あわせて交通安全施策を図りつつ、各地域の事情を勘案し、自主性を尊重しながら地域の取り組みを応援します。

#### 日本共産党

大幅な削減効果をあげるには、大都市部への基準不適合車の流入を抑え、幹線道路における汚染状況のひどい地域での走行規制など、

総量規制による汚染対策をすすめます。ロンドンの混雑税のようなロードプライシング制の導入や、パーク・アンド・ライドの導入、自動車シェアリング制度の普及に力を入れます。

### 社会民主党

交通需要マネジメントを推進し、自動車の都心部乗り入れ規制や台数割当制度を導入するなど、中心市街地の自動車の総量規制に踏み出します。ロードプライシングを実施し、にぎわい楽しく歩ける街をつくるべきであり、脱クルマ社会を展望して努力しています。また、イギリスでは道路交通削減法という法律が制定され、目標を立てて道路交通量の削減を進めていることも踏まえた対策の強化を考えています。パーク・アンド・ライドなど自動車・自転車と生活交通の連携を進めます。不要なマイカーの利用を抑制するため、公共交通を利用しやすくするようにするとともに、カーシェアリングや公共レンタカー制をすすめます。

### 国民新党

他の交通機関の低料金化

## 2-4. PM2.5（微小粒子状物質）への環境基準の設定

Q：自動車や工場などから排出され、呼吸器はもとより循環器系疾患の原因にもなると指摘されている微小浮遊粒子状物質（PM2.5）への環境基準設定の議論が進んでいます。今のところ年平均値で  $15 \mu\text{g} / \text{m}^3$ （米国が採用する、死亡リスクが高まる水準）かそれ以下の環境基準設定が検討されています（中央環境審議会 大気環境部会 答申案）。この環境基準設定に賛成ですか。

また、WHO では同  $10 \mu\text{g} / \text{m}^3$ （健康リスクが高まる水準）をガイドラインとしています。日本の環境基準の思想に照らし、適切だと考えられる水準がありましたらご記入ください。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
環境基準設定に ○=賛成 ×=反対	○		○	○	○

### 民主党

自動車NOx・PM法に基づく対策地域を有する大都市圏での二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準が依然として未達成のままであることから、道路環境対策（交差点の立体化や踏切の改良等）、流入車対策（ロードプライシング制度の導入等）や排ガス削減対策（低公害車の導入促進等）など、大気環境改善のための諸対策を積極的に推進します。

### 公明党

重点的な取り組みと考えますが、現在は具体的な基準は検討しておりません。

### 日本共産党

ディーゼル車からの排出が多い「PM2.5」について、アメリカやWHO（世界保健機関）の環境基準にてらしても、日本ははるかに高濃度の汚染状況となっています。こうした基準を参考にし、子どもの場合も考慮して、東京高裁の和解条項にもあるように一刻も早く環境基準を設定し、住民の健康被害をなくす対策をとります。

### 社会民主党

空気中に漂い、吸い込むと肺がんや循環器疾患の原因にもなる微小粒子状物質「PM2.5」については、従来の規制物質よりさらに小さく、重い健康被害につながる恐れがあります。2007年8月に和解が成立した東京大気汚染訴訟の原告のぜんそく患者のみなさんも、基準設定を強く求めており、和解条項で国による環境基準設定の検討が盛り込まれた経緯があります。今回、環境省は米国と同レベルの年平均で1立方メートル当たり15マイクログラムの案を考えているようです。

PM2.5の発生源は主に自動車であり、基準を設定すること自体は評価できますが、できればWHO並みの厳しい基準を目指すべきであると考えています。

### 国民新党

WHOのガイドラインによるべきもの

## 2-5. 自動車諸税を自動車の外部費用課税と位置付けること

Q：自動車関連税（自動車税、重量税、ガソリン・

軽油・LPGへの課税)の大部分は、昨年度までは「道路特定財源」と言われ、税収をすべて自動車利用者の便益向上に使う仕組みになっていました。反面、自動車の利用が周囲に及ぼす影響(健康被害や地球温暖化など)については考慮すらされず、たとえば喘息などの公害病を患った人の半数は仕事を失い、苦しい生活を強いられる上に医療費なども負担させられてきました。

このような実情を踏まえ、自動車への課税は外部費用課税であると明確に位置付け、その課税を強化するとともに、公害や交通事故等の被害者への補償、および抜本的な環境対策(公共交通の利用促進など)を行う必要があると考えられますが、これに賛成ですか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
自動車諸税を自動車の外部費用課税と位置付けることに ○=賛成 ×=反対			○	○	×

#### 民主党

今後、検討します

#### 公明党

自動車関係諸税については、「取得」「保有」「走行」の多段階にわたる税制について、その簡素化を図る必要があると認識しています。ただし、その際、環境対策の観点などから、一律に暫定税率を廃止することには反対です。

#### 日本共産党

ガソリン税など道路建設促進のための財源として使われてきた燃料税や自動車保有関係税を抜本的・総合的に見直し、自動車による温室効果ガスの排出や大気汚染の抑制、公害被害の救済など社会的コストの内部化という観点で、位置づけ直すべきです。

#### 社会民主党

自動車関係諸税は、受益者負担原則に基づき、道路特定財源として取り扱われてきたし、「担税者の理解」を前提として用途の拡大が行われてきました。しかし、交通事故の多発、地球環境の悪化をはじめとするクルマ社会の負の側面の対策こそ必要であり、本来自動車利

用者が負担すべき社会的費用を自動車関係者に適正に負担していただくのは当然であり、従来の発想を転換し、環境対策と総合交通体系の構築という新しい国づくりのビジョンの下、その位置づけやあり方を見直して活用すべきであると考えています。暫定税率は廃止した上で、自動車がたくさん走れば走るほど膨らむ社会コスト全体を考えて改めて負担の水準を決めるべきです。そして、地方の生活バス路線や地方ローカル鉄道、LRT(新型路面電車、軽快電車)に対する財政措置の強化、自動車排気ガスなどの呼吸器疾患や環境汚染に対する対策費用、交通事故被害者救済のために振り向けるようにすべきであると考えています。

#### 国民新党

無公害自動車使用の義務化等を推進すべきもの

### 2-6. 環境・エネルギー対策

Q: 貴党では、自動車が原因となる大気汚染・騒音・振動などの環境・エネルギー問題を抜本的に改善するための政策をお持ちですか。

なお、上記以外の具体策をお持ちでしたら当欄にご記入ください。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない		○	○	○	○

#### 民主党

今後、検討します

#### 公明党

(空欄)

#### 日本共産党

高速道路などから発生した低周波騒音・振動によって、不眠、頭痛、めまい、吐き気、耳鳴りなど住民の健康被害が出ています。高速道路床全体の振動を抑える制振装置を設置するとともに、低周波振動の健康への影響について、ただちに調査・研究を行い、環境アセスメントでの影響調査を義務付けます。

#### 社会民主党

交通体系の見直し、自動車の排出ガス規制の強化を提案しています。

(1)自動車やトラックが主流となっている人や物品の輸送を鉄道や海運へ転換します。公共バスについては燃料電池化、ハイブリッド化を進めるほか、新しい路面電車LRT（軽快電車）に転換します。また都市部での交通量を抑制するため公共交通とマイカーの連携をスムーズにするパーク&ライドを普及します。さらに公共交通機関を充実し、人々がマイカーでなく公共交通を積極的に利用する施策(公共交通の方が経済的で利便性が高くなる施策)を進めます。

(2)ディーゼル車から排出されるNOx（窒素酸化物）やSPM（浮遊粒子状物質）は依然幹線道路周辺を高濃度汚染しており、積極的に発生する多量の自動車排ガスが、ぜんそくなど健康被害を招き、重大な権利侵害をおこしています。

各公害判決を踏まえ、各自治体と連携を図りながらディーゼル車の総量規制（走行量規制）、健康被害実態の調査、被害者の救済、メーカーの責任追及と補償、有害物質の除去など排ガス・大気汚染防止対策を実施します。

局地的な高濃度汚染対策、対象物質や環境基準の見直し、自動車NOx・PM法の見直し（対策地域の拡大と流入車規制など）、低公害車の普及など自動車排ガス規制対策を強化します。

### 国民新党

化石燃料から無公害エネルギー（太陽光・風力・小水力発電等）への切り替え（補助金政策を含む）

## 3 公共交通・自転車利用環境の充実

道路上の安全・安心や環境にやさしい生活を実現するためには、クルマに依存しない生活ができる環境整備が欠かせませんが、道路が税金で造られる半面、同じく私たちの生活を支えている鉄軌道や路線バスには厳しい独立採算が求められ、郊外はおろか都市部ですら路線の縮小・廃止が相次いでいます。

また、環境にやさしく、適切に使えば安全性

も高い自転車についても、走行空間の未整備や誤った利用（歩道走行や逆走など）が問題になっています。

さらに、エネルギーの大量消費を前提とする自動車利用を減らし公共交通や自転車の利用を促進する政策を実施することで、域外への所得流出を減らし、可処分所得の増加や地域経済の活性化に有効との指摘もあります。

### 3-1. 地方鉄道や路線バスの再生

Q：存続の危機に瀕した地方鉄道や路線バスの再生・活性化が全国的な課題となっており、たとえば鉄軌道では上下分離（軌道や駅などの設備にかかる費用は公共部門が負担し、運行・サービスは民間が提供する）の導入などが、路線バスでは運行費補助の強化などが必要と指摘されています。このように地方鉄道や路線バスの廃止を防ぎ再生させるための具体策をお持ちですか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない	○	○	○	○	○

#### 民主党

バスも含めて、地域の公共交通の維持・再生・活性化の施策を充実させます。

#### 公明党

自治体、鉄道業者が連携して実施する地域の意欲的な取り組みへの支援や地方の赤字バス路線維持のための公共機関に対する公的助成を行います。

#### 日本共産党

地方の高齢化がいつそう進む中で、地方鉄道や路線バスの維持・再生は、地域の“足”を守るために、とても重要です。国の責任で運行助成を行うとともに、利便性を高めるために、公共交通機関の緊密な連携や、共通パスの発行など、住民の要求をいかながら運用の改善に自治体に取り組むことが必要です。

#### 社会民主党

「公共交通は赤字でも福祉など他の分野で便益を生む」というクロスセクターベネフィット

トの考え方で、地方の生活バス路線やコミュニティバス、福祉バスへの財政措置を強化するべきであると考えます。

地方鉄道を維持するため、「公共近距離輸送は生存配慮にかかわるので維持しなさい」というドイツの「地域における公共近距離旅客輸送に関する法律」にならい、「公共交通の根幹をなす鉄道を守る」立場に国・自治体の交通政策を転換させ、地域住民の生活路線であり、鉄道ネットワークをなす地方鉄道に対する補助制度を抜本的に見直すとともに、基盤保有と運行を分離する「上下分離」方式の活用を検討します。

一般財源化された道路特定財源を、「クルマ社会」の負の側面を軽減する政策に充当することとし、地方鉄道や路線バスの維持・再生を支援します。

#### 国民新党

地方鉄道や路線バスが低料金で再生できる交通政策の樹立

### 3-2. LRT・BRT・コミュニティ交通の導入促進

Q：公共交通の利用者を増やすために、幹線には快適で便利な LRT（次世代型路面電車）・BRT（バス高速交通）の、末端部にはきめ細かなコミュニティ交通の導入が期待されていますが、法規制や財源などの壁が立ちはだかっています。これらの普及促進のため、既存車道の再配分をはじめとする導入空間や財源の確保、法整備などを含めた具体策をお持ちですか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない	○	○	○	○	○

#### 民主党

次世代型路面電車システム（LRT）などの導入も含めて、地域の公共交通の維持・再生・活性化の施策を充実させます。

#### 公明党

道路法制上において軌道を積極的かつ明確

に位置付けるとともに、技術的な基準の見直し及び事務手続きを効率化します。

#### 日本共産党

市街地の自動車需要を減らし、公共交通に移すためには、LRT・BRT・コミュニティ交通の導入は重要なカギです。LRTにおける富山市の取り組みや、JR北海道のBRTの取り組みなどを踏まえ、促進のための制度を整備し、国の助成を強めます。

#### 社会民主党

従来から社民党は、人と環境にやさしい生活交通体系として、超低床車両を使用した新しい路面電車であるLRT（軽快電車）を強力に支援する施策を打ち出しており、軌道・車両に対する税財政上の支援を拡充するとともに、軌道の専用化を進めていきます。また、歩行者専用のショッピングモールに公共交通を運行させた商業空間（トランジットモール）を広げ、街ににぎわいと魅力を取り戻し、「トランジットモデル都市」を目指します。さらにBRTやコミュニティ交通の導入についても支援しています。

LRT推進のための法整備も検討しているところです。

#### 国民新党

都市部、地方部の地域毎のグランドデザインを作成し、それを元に総合交通体系を立法化すべきもの

### 3-3. 自転車の適切な活用

Q：自転車が本来持つ安全性や利便性を発揮させるためには、自転車の車道走行の徹底や、既存の車道に自転車レーンを確保することなどが求められています。そのための具体策をお持ちですか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
具体策が ○=ある ×=ない	○	○	○	○	○

#### 民主党

自転車道の適正な整備、自転車の通行ゾーン設置に関する明確な指針づくりに努めます。

## 公明党

道路空間の再配分やトランジットモール等の新しい専用道路概念を導入します。

## 日本共産党

自転車利用推進計画法を制定し、自転車専用レーンの設定、駐輪施設の整備、自転車通勤への経済的支援、交通ルール上の自動車に対する自転車の優先など、自動車交通を減らして自転車利用を拡大するための制度の整備を進めます。自転車持込を可能にするよう列車や駅施設の改善を図ります。

## 社会民主党

クリーンな乗り物である自転車の活用を進めていくため、自転車道や自転車通行帯、自転車駐輪場の整備を推進するとともに、サイクル・アンド・バスライドや生活に密着したレンタサイクルを広げます。片側二車線以上ある道路では必ず一車線を自転車(およびバス)の優先車線とする、片側三車線以上ある道路では必ず一車線を自転車の専用車線とすべきです。なお、歩行者に対する事故が増えており、自転車の通行に当たって、歩行者との分離や一定の規制を行う必要があると考えています。

## 国民新党

自動車と自転車の走行路面は完全分離、出来ない道路では自転車は歩道と共用

## 4 総合的な交通政策

私たちの毎日の生活に欠かすことのできない交通において、上記のような様々な問題が噴出していますが、その改善はいっこうに進みません。こうした問題を改善していくためには、自動車単体など個別の改善では限界があり、総合的な交通政策が求められています。

たとえば、早くからクルマ社会の弊害を経験し、近年急速に改善が進む欧州では、道路上での優先順位を

「子供・車椅子など>歩行者>自転車・公共車両(路線バスなど)>貨物自動車>自家用乗用車」であると確認したからこそ、人にやさしい市街地形成や、LRT・貸し自転車の導入などの分野

横断的な施策を進められたのだとも言われています。

## 4-1. 交通権

Q: クルマに乗らない・乗れない人を含めたあらゆる人に、日常生活に必要な移動を保障する観点から、交通権の保障を定めた法律が必要との意見があります。このような法整備をどう評価されますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
法整備が必要 / 不要	必要	必要	必要	必要	必要

### 民主党

「交通基本法」を制定し、国民の「移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい総合交通体系を確立します。

### 公明党

道路に対する多様なニーズに応えうる施策を含め、安全で快適な歩行空間や自転車利用環境の整備等の観点から進めていくことが重要と考えます。

### 日本共産党

国民が安心して豊かな生活と人生を享受するために、交通権の保障と行使が欠かせません。高齢化の進行、郊外型大型店舗の出店自由化、市街地商店街の衰退などで交通需要は増加する一方、公共交通機関の廃止などで地域の“足”は弱体化しています。交通基本法を制定し、交通権にたった交通・まちづくり政策を実現します。

### 社会民主党

「クルマ社会」の行き過ぎを転換し、公共交通を基盤に置いた人と地球にやさしい総合交通体系の確立を目指します。「誰もが、いつでも、どこからでも、どこへでも」安心・安全・快適に移動できる権利を保障するため、「交通基本法」を制定すべきだと考えています。

残念ながら廃案になってしまいましたが、民主党と社民党が共同提案した交通基本法案は、生存権と自由権の両面から移動に関する権利を明確にすることによって、交通条件に恵ま

れない地域における交通施設や移動制約者に配慮された交通施設の整備の促進、都市部における交通の混雑の緩和など利用者の立場に立った施策を進める基礎を築くとともに、縦割り行政の弊害をなくし、総合的・計画的な交通政策の推進、環境に十分配慮した交通政策の推進を目的とするものです。社民党は選挙政策でも、「フランスの「国内交通基本法」にならい、「交通権憲章」運動を進め、憲法の幸福追求権、居住・移転の自由、生存権に立脚する「移動の権利」としての交通権の保障、交通社会資本の基準、生活交通機関の位置づけ、生活交通に対する補助、総合交通会計制度、交通運輸労働者の労働環境の保護、安全輸送の確保などを盛り込んだ「交通基本法」を制定します」ということを公約としています。今後とも法案の提出・成立を求めて取り組んでいきます。

#### 国民新党

新過疎法（現行過疎法は本年度中失効）の中に、過疎地における交通権を明記すべきもの

### 4-2. 「高速値下げ」への評価

Q：今春より実施された「高速道路料金の大幅引き下げ」により、JR旅客各社の鉄道利用者が未曾有の減少を記録した他、地方鉄道や高速バス、フェリーなどにも深刻な悪影響が出ており、特に週末の高速バスは渋滞に巻き込まれて実質機能不全に陥っています。この政策を総合的な交通政策の観点からどう評価し、今後どう対応されますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
総合的な交通政策の観点からの評価 良い／悪い	悪い	良い	悪い	悪い	良い

#### 民主党

自公政権の割引策は「土日・乗用車・ETC搭載車」を対象を限定するなど不公平な割引策で、しかも期間が2年間限定であり、その後の展望は示していません。高速道路は原則無料化すべきであり、あわせて総合交通体系をしっかりと確立すべきです。

#### 公明党

生活対策、地域活性化としての現行の割引制度を実施するとともに、フェリー等の運賃の低減などの離島航路対策や地方鉄道の再生、地方の赤字バス路線などの維持のための公的助成を実施します。

#### 日本共産党

政府が実施し、民主党も政策の目玉としている高速値下げは、公共交通へのモダルシフトにも反し、温室効果ガスの削減にも逆行しています。巨額の税金を投入して、高速料金を引き下げるといふ施策は、国民生活の現状と国の財政状況を考えれば、社会保障や教育など予算を使うべき優先順位からみて不適切であり、やめるべきです。

#### 社会民主党

民営化された高速道路各社に料金割引分を税投入し、効率化や営業努力と関係なく料金保証をする政策は、交通モード間の不公正な競争をもたらすものであり、受益者負担原則や地球温暖化対策や騒音・大気汚染対策、財源問題、公共交通の利用促進といった総合交通政策との整合性、地域生活交通への影響等の観点から多くの問題があります。モダルシフトの推進にも逆行します。国が地域の活性化や国民生活の下支えをするのであれば、公共交通や物流などのすべての交通モードに対して必要な対策を講じるべきです。

#### 国民新党

総合的な交通機関全体のグランドデザインを作成し、共存できる体系をつくるべきもの。また、高速道路の交通渋滞については、事前の入路規制システムを開発すべきもの。

### 4-3. マイカー優遇策（「エコカー」減免税、補助金）への評価

Q：実質的にマイカー利用のみを有利にしている「エコカー」減免税や補助金などの優遇策は本当に「エコ」なのか？という指摘が相次いでいます。この政策を総合的な交通政策の観点からどう評価し、今後どう対応されますか。

	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
総合的な交通政策の 観点からの評価 良い／悪い		良い	悪い	悪い	良い

### 民主党

環境対応車などの購入を助成すべきと考えます。政府の施策については精査して、評価を行います。

### 公明党

経済対策として行っているエコカーへの減税や補助は、環境面から見ても十分な効果を生むと考えています。

### 日本共産党

有効な大気汚染の環境基準の達成計画や温室効果ガス削減の計画を政府が策定しないまま、今売られている車種のほとんどを「エコカー」と認定して優遇策をとることには反対です。計画を策定した上で、排気ガス・温室効果ガスの削減で、飛躍的に性能が向上した車種を、限定的に指定して優遇策をとる仕組みに改めます。

### 社会民主党

政府の補正予算では、ドイツの「環境奨励金」の支給(スクラップインセンティブ)やアメリカの燃費効率の良い新車に買い換える際にバウチャーを発行することに範をとったのか、環境対応車(エコカー)購入支援と省エネ家電の購入補助制度(エコポイント)が経済活性化に向けた目玉としてあげられています。確かに、買い替えサイクルを復活させる呼び水効果が期待できるとか、自動車と家電は部品メーカーなど関連業種が多く、高い波及効果が見込まれるという指摘もあります。

しかし、ここ数年の需要喚起の後には大幅な需要減がおそってくるのではないかという問題もあります。

何よりも、「低炭素革命」を本気でやろうとしているのか疑問です。具体的にCO<sub>2</sub>削減など低炭素化に向けてどの程度寄与するのか不透明です。買い換えられたテレビや自動車も膨大なごみになりかねません。本当に低炭素化を進めるつもりなら、自動車・家電メーカーに対し、より厳しい排ガス規制や省エネ基準のハードルを課すべきです。

結局、環境対策というよりも世界不況で輸出が急減した自動車や家電といった特定業界の要望に応えた要素が強いのと思います。自動車や家電の販売不振に対して消費喚起を目的とするのならば、家計に安心をもたらすよう、雇用の安定、賃金引き上げなどの個人消費活性化策を講じるべきです。メーカー自ら若年労働者を低い賃金でこき使っておいて、車や家電を買ってくれというのも虫がいいのではないのでしょうか。どうしても自動車産業を救済したいというのであれば、電気バスやハイブリッドバス、天然ガスバスを支援する方がましです。

この間の高速道路の割引やエコカー減税という自動車優遇政策によって、フェリーや鉄道など地球にやさしい公共交通にしわ寄せが出ており、マイカーに頼らなくてもいいまちづくりや地域づくりにもっと大きく踏み出すことが必要であると考えます。バスや鉄道の方がエコであり、公共交通への利用促進策にお金を振り向けるべきです。

### 国民新党

CO<sub>2</sub>削減に有効であり促進すべきもの。

## PM2.5環境基準答申案への 意見募集へ応募

杉田正明(世話人)

車からの排気ガスで喘息・COPD（慢性閉塞性肺疾患）の原因となっているディーゼル排気微粒子に対する規制は、現在行われていません。喘息患者が増えている現状からして、これを実施することが急務となっています。その規制は、現実には微粒子の粒径で2.5マイクロメートル以下のもの（PM2.5）に対する規制を行うことでほぼ達成できるそうです。

2007年に東京大気汚染公害裁判が全面和解する際に、原告団・弁護団は、和解条項として、「国は、大気汚染物質の微小粒子（PM2.5）について検討会を設置し、環境基準の設定を含め検討する」という内容を盛り込ませました。

東京大気裁判原告団・弁護団、東京公害患者と家族の会、東京あおぞら連絡会などはこの条項の実現を求めて強く環境省に働きかけてきました。

その成果もあって、この春に、環境省は中央環境審議会大気環境部会に、「微小粒子状物質に係る環境基準の設定について（答申案）」を取りまとめさせるところまで進みました。そして、環境省はその答申案について、7月から8月にかけて国民からの意見募集（パブリックコメント）を実施しました。

クルマ社会を問い直す会として、これに下記のように応募いたしました。決められたフォームに書き込む形でした。

\*\*\*\*\*

意見：〈該当箇所〉

答申案全体

〈意見内容〉

微小粒子状物質（PM2.5）に係る環境基準の設定について、中央環境審議会大気環境部会答申案に示された水準（年平均値 $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下かつ日平均値 $35\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下）もしくはそれより厳しい水準の環境基準を設定し、直ちに規制措

置を取ることを求めます。

〈理由〉

答申案はアメリカ並みの規制水準を示していますが、それは最低限達成すべきものと考えます。より望ましいのはWHOのガイドラインで示された規制水準（年平均値 $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下かつ日平均値 $25\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下）と考えます。

\*\*\*\*\*

環境基準の設定は第1歩です。クルマからの排出基準の設定が次に必要です。しかし環境基準が設定されるだけで、これまでのサンプル的な測定結果から、全国の多くの道路周辺がこの基準を満たしていないことが測定の結果明らかになると見込まれています。そして何らかの対応を国はとらざるを得なくなるでしょう。答申案通りに設定されれば、画期的な事態がもたらされる可能性があると考えられます。既存の道路の通行量をコントロールする必要が明確になり、道路の新設を抑制するおおきな根拠になる可能性があると考えられます。

本年6月6日、豊中市蛍池小学校にて「通学路の安全を考える」シンポジウムが開催され、歩車分離信号の講演をさせていただきました。そこで、豊中のシンポジウムと講演の要旨、近年の歩車分離信号について述べさせていただきます。

## I. 豊中のシンポジウムについて

豊中のシンポジウムは、2001年6月から始まり今回で第11回目を数えます。講師の多くは、交通事故の被害者遺族が行って来ました。これは、交通事故遺族の声に耳を傾けその悲しみを繰返してはいけないという主催者側の強い思いが反映されているからです。

2007年6月、第9回のシンポジウムでは、当会会員でもある佐藤清志さんが「命の重さと交通死被害者」と題して講演されました。講演では、最愛の娘さんが理不尽に命を奪われた青信号の左折事故を事件と断じ、子どもを守るのは大人の責務と述べられました。佐藤さんの訴えは、当事者でなければ表現できないものとして、参加者の心に深く刻まれ事故防止の願いを強くしたことと思います。



このシンポジウムは、豊中市教職員組合、豊中市PTA連合協議会、毎日新聞社の主催で、NPO法人とよなか市民環境会議アジェンダ21、まちづくり協議会曾根21の会やTAV交通死被害者の

会、大阪交通遺児を励ます会が共催・協力。大阪府・豊中市・豊中市教育委員会・豊中市人権教育推進委員協議会・大阪府教職員組合の後援で実施されています。

シンポジウムを始めるきっかけとなったのは、大阪府教職員組合の調査から、教職員や学業半ばで亡くなった子どもを慰霊する大阪の教育塔に過去10年間に合葬された子どもの4割近くが登下校の交通事故で亡くなっていたことを関係者が知り、「子どもたちの安全を守るには通学路の安全確保がなにより重要なことである」との認識を強くしたからでした。

シンポジウムの目的は、子どもたちの命を守るため、通学路の安全確保と交差点の安全性を高める歩車分離信号の普及です。それを学校や保護者、地域の関係者がともに連携し考えていこうというものです。会場には、学校と地域が一体となって運動を進めていこうと、毎回豊中市内の小学校体育館が使われてきました。そのような趣旨から、これまで教職員やPTA、市民団体や行政担当者そして交通事故遺族など、さまざまな視点から意見交換がされてきました。なかには、子どもたち自身で行った通学路調査や歩車分離信号に対する意見発表などもあり、とても有意義なシンポジウムであると感じています。

運動の主体となっている豊中市教職員組合では、市内の公立41小学校の通学路実態調査を実施、くり返し行政に歩車分離信号の設置要望を行った結果、これまでに13箇所の交差点が歩車分離信号に改善されました。

私がこのシンポジウムに参加するきっかけとなったのは、当時東大阪市教職員組合の書記長、合田創さんから頂いた突然のお手紙からでした。そこには、『私どもはこれまで「横断歩道を青信号で」の交通安全教育の不十分さを検証することもなく、いわば「子どもに任せる」交通安全

にとどまっていたことについて深く反省し、子どもたちの命を守るとりくみを、教職員の責任として全力をあげてとりくまねばならないと思っています』と漫然とした交通教育への率直な気持ちが記されてありました。

「大阪には、私と同じように青信号の危険性を見つめなおし、真に子どもたちの安全を守ろうとする大人が大勢いる」そう思いとても感激しました。

その後、東大阪市教職員組合と同じように通学路の安全に取り組んでいる豊中市教職員組合から、第一回シンポジウムの講演依頼をいただきその真摯な活動姿勢に共感を覚えました。市民と行政、報道関係者が一体となって推し進める豊中の「通学路を考えるシンポジウム」は、回を追うごとに内容も充実し、いまや全国に先駆け歩車分離信号普及の組織的な発信源となってきたと思います。

## Ⅱ. 第11回「通学路の安全を考える」シンポジウム

さて、第11回「通学路の安全を考える」シンポジウムは、今年も午後から蛍池小学校体育館で行われました。今回は、基調提案、講演、シンポジウムの三部構成です。

### ■第一部 基調提案と豊中の歩車分離信号紹介

青柳隆、豊中市教職員組合執行委員長の主催者挨拶と、府、市、教育長の挨拶の後、市立豊島北小、森山教諭から歩車分離信号が当たり前の社会になることを目指していこうとの基調提案があり、豊中市の歩車分離信号の紹介とさらなる増設の必要性が訴えられました。次に校区に分離信号が設置されている先生方からは、交通ルールを守る安全教育の必要性、保護者だけでなくドライバー側からも「分離信号に改善されて安全になった」という声のあったことが報告されました。歩車分離信号の普及を進めていく上で、ドライバー側からも支持されることは大変喜ばしいことです。

### ■第二部 講演「子どもの命を守る分離信号」

今回の講演要旨は、理不尽な青信号の交差点

事故の実態を説明。その事故原因の本質は、青信号で人とクルマを交錯させること。そして交差点での対人事故防止は、歩車分離信号の普及が必要というものです。

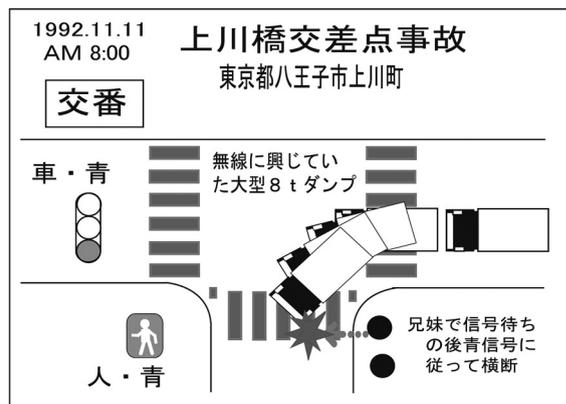
### 1. 理不尽な青信号の交差点事故の実態

青信号の歩行者を巻きこむ右左折事故の事例として取り上げる上川橋交差点事故は、私の長男が青信号を横断中、同じ青信号の左折ダンプによって死亡させられた対人事故です。

朝8時、小学校5年生だった長男は、妹とともに登校途中の上川橋交差点で信号待ちをしていました。活発な妹は青になるとすぐに渡りはじめました。慎重な兄は横の車の停止を確認し渡り始めました。しかしそのとき、すでに同じ青信号で発進してきた左折ダンプがすぐ後に追っていたのです。

ダンプは、信号待ちの時から無線に興じ目の前の二人を認識していませんでした。長男は、バンパーで押し倒され、車体の下に巻き込まれ最後には右後輪で頭を砕かれ絶命しました。即死でした。事故後、ランドセルの中からは、息子の直筆で「信号はなぜあるの？信号がないと交通事故にあうから」と書かれたなぞなぞカードが出てきました。

息子の事故は、1992年11月11日、もう17年も前の話ですが色あせることなく現代に語り継ぐことができます。なぜなら今でも全国の交差点では、上川橋交差点事故同様、くり返しくり返し青信号に裏切られるようにして、子どもや老人の命が消えているからです。





験運用していた歩車分離信号の効果が、警察庁から発表されました。結果は大変好ましいものです。

【全交通事故】 182件から112件に 約40%減少  
【歩行者事故】 30件から 8件に 約70%減少  
【車両事故】 148件から103件に 約30%減少  
【渋滞】 15.1kmから14.85kmに 2%減少  
試験結果では、懸念されていた渋滞もなく事故が大幅に減少したのです。

## 6. 分離信号の長所、短所

歩車分離信号は、基本的に信号のロジックを変えるだけなので低コストでバリアフリーな事故防止策です。もっとも重要な安全効果は、歩行者だけでなく車にとっても好評なことです。また、歩行者の多い繁華街では、渋滞解消にも効果があります。

この歩車分離信号は、事故防止に大変効果のあるものですが、まったく問題点がないわけではありません。たとえば、交差点の交通量によってはやはり渋滞の懸念があるとか待ち時間が長くなるなど、多少の短所もあります。

財団法人日本交通管理技術協会によるアンケートによると、分離信号導入については、賛成74%と大多数の方が分離信号の設置を支持しています。

これは、良識ある方々からは、短所より「人の命の安全」という長所の方が大きく優っていると判断されているからです。

## 7. 歩車分離信号の普及

自動車先進国のイギリスでは、信号機のある交差点は全てが歩車分離信号となっていますが、わが国はどうでしょう。

昨年9月、命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会の代表として役員の方々と共に警察庁を訪れ、歩車分離信号の設置率を確認したところ、08年3月末現在4538基、全体の約2%とのことでした。

警察庁では、歩車分離信号を安全性の高いシステムと認識し、その普及にはコストや渋滞より人の命の方が大事という国民の意識が大切であると述べています。

警察庁でも増設の方向なのです

私は、交通事故防止（歩車分離信号普及）で大切なことは、交通ルールを守っても命が奪われるシステムに「それはおかしい！」という意識をもつこと、そして「注意しましょう、気をつけましょう」の安全教育だけでなくヒューマンエラーを前提に「より安全で安心なシステム」を求めることだと述べました。そのためには青信号で右左折してくる車の危険は、歩行者の注意能力を超えた危険であること、効果的な事故防止は、人と車の分離であると訴え、歩車分離信号が交差点のスタンダード信号になるよう、皆様とともに普及に努めていきたいと思います。

## ■ 第三部 シンポジウム

シンポジウムでは、私を含め、5名のパネラーがこれまでの活動を紹介し、会場との意見交換を行いました。

はじめに、TAV交通死被害者の会竹中さんが、ご長男が06年10月自転車で歩道を横断中、左折してきた13t車によって命を奪われるというつらい胸の内を語り「遺族を静かに見守ってほしい。同じような被害者を出さないでほしい」と訴えました。豊中市PTA連合協議会会長の板倉さんからは、子どもを見守る取組みで、とびだし注意看板の作成や挨拶運動を行っているとの報告がなされました。また、豊中市教育次長斎藤さんは、PTAと一緒に子どもを目線で危険を探し、カーブミラーの設置などを行政に要望している取組みなどを説明、さらに蛍池小学校教諭岩橋さんは、坂が多く細い道の多い危険を説明、地域で安全見守り隊を組織して活動していることを紹介してくれました。

会場からは、とびだし注意看板は、事故原因を常に子どもに押しつけるようで、学童注意など車側の注意を促す看板が望ましいと意見が出されました。

また、分離信号に改善された交差点の隣の交差点で車にはねられ、子どもさんを亡くされた遺族の方から、「分離信号だけでは子どもは守れない、分離信号に改善して周りの環境も渋滞な

どで変わることがある」との訴えがありました。この事故を扱った新聞では、分離信号設置による渋滞でイライラしてスピードを出したとされる運転手が、隣の信号機のない交差点を渡る児童をはね死亡させた旨報じられていました。この交差点は、2カ月前にも同様の死亡事故があったことから遺族や地域住民の訴えで現在は信号機が設置されています。渋滞はどこにでも発生するもので、事故原因の本質は粗暴なドライバーにあるのですが、同じ遺族として憤りと無念さが率直に伝わり、私はそのつらい気持ちに耳を傾けるのみでした。この問題に他の遺族の方々から、分離信号という安全なシステムの必要性を認めつつ、「分離信号の周りを平面的にとらえ安全にしていく必要がある」「誰もが被害者・加害者になる認識を高め子どもの命をまもる社会にしていかなければならない」などの発言がありました。

歩車分離信号のシステムとしての安全性は、だれもが認めるどころです。シンポジウムでは、今後この歩車分離信号設置を豊中から発信していきましょうと「子どもたちの安全を守る宣言」が拍手をもって採択されました。

### Ⅲ. 最近の歩車分離信号の動向について

普及率が2%とはいえ、最近では町のいたるところで歩車分離信号を目にします。先日、武家屋敷で有名な秋田県角館町で目にしたのは、信号待ち時間表示機の付いた歩車分離信号でした。そして信号柱には、視聴覚障害者用信号付・歩車分離式信号と書かれた2枚の大きなプレートが誇らしげに設置されていました。この人に優しい信号システムが地方にまで広がってきたことに、歩車分離信号が確実に市民権を得てきたことを実感しました。もちろん豊中の歩車分離信号にもプレートが取り付けられており、人命優先を推進していこうと言う大阪府警の心遣いが感じ取れます。

しかし、残念なのは、警視庁管内の信号です。せっかく歩車分離信号であるのに肝心のプレートが設置されていません。ドライバーの中には、歩行者専有時間があることを知らずにフライングする者もいます。警察官に歩車分離信号につ



いて尋ねたところ、まったく知識のない方もいました。6月3日の東京新聞に、警視庁が今後10年間で600箇所の交差点を歩車分離信号に改善していくとの記事が掲載されていました。利用者に周知徹底することによって安全性と理解を高める、分離信号プレートの設置を合わせて願いたいものです。また、7月8日の毎日新聞では、普及率わずか1%のクルマ優先王国愛知県が、2年後をめどに歩車分離信号を倍増する動きがあると報じられています。人命優先の信号機で、交通事故死4年連続ワースト1の汚名返上も夢ではなくなります。

わが国は、これまでにない高齢化と少子化の波にさらされ、安全・安心そして人の命の大切さが問われる時代となりました。むろん道路交通の安全性においてもそれを避けて通ることはできません。まずは、子どもたちの安全を守るため通学路の交差点をすべて歩車分離信号に改善し、さらには歩車分離信号のスタンダード化を推し進め安心・安全な市民生活を提供してもらいたいものです。

このように歩車分離信号は、全国各地で少しずつではありますが増え続け、確実に市民権を得てきました。私たちは、これからも、理不尽な交差点事故の根絶のため、歩車分離信号の普及活動を多くの方々とともに継続していきたいと考えています。

(東京都八王子市在住)

《編集担当杉田よりのコメント》

クルマによる交通事故については、当会としては予防防止対策に当然大きな関心を払ってきました。しかし、交通事故が起きてしまった後にも重大な問題が存在しており、これについても関心を払う必要があります。

会報53号で、交通事故後遺障害者の置かれている状況について、種村康子さん・山本博子さんに報告していただきました。

今回は、交通事故後の真相解明を巡って被害者・遺族が置かれている過酷な状況等について、児島早苗さんに“報告”してもらいます。

ただし、“報告”と言っても、児島さんに新たに会報向けに書き下ろしていただいたわけではなく、問い直す有志メーリングリスト(beyond\_car)への投稿をそのまま転載させていただく形をとります。

はじめに児島さんの息子さんの交通事故を巡る経緯を簡単に私から紹介します。

- 2000年5月 生駒市で事故発生、児島健仁さんが約2週間後に脳挫傷などで死亡。
- 2002年2月 ヤマト運輸のトラック運転手が業務上過失致死罪で起訴される。
- 2003年5月 遺族が奈良地裁に損害賠償請求訴訟を起す。
- 2006年5月 刑事裁判の一審・奈良地裁が運転手に無罪判決。
- 2007年7月 刑事裁判の二審・大阪高裁が禁固1年執行猶予2年の逆転有罪判決。
- 2007年12月 刑事裁判の三審・最高裁が上告を棄却し、運転手の有罪確定。
- 2008年12月 民事裁判の一審・奈良地裁が「双方に徐行義務違反があるが、7対3でトラックの運転手に過失がある」としてヤマト運輸側に約2,500万円の賠償支払いを命令。
- 2009年7月 民事裁判の二審・大阪高裁が「トラックは、出来る限りカーブの外側を通るべきだった」として、過失割合を「運転手85対健仁さん15」と認定。ヤマト運輸に対し一審より500万円多い約3,000万円の賠償支払いを命令。

つぎに、児島さんの報告を理解する上で参考になると思われる新聞記事をいくつか紹介します。少し多く

なりましたが、切り捨てがたいのでご勘弁ください。

2002/01/24 朝日新聞 朝刊

遺族ら、起訴求めはがき募る

一昨年、高専生の交通事故死 / 奈良

生駒市内で00年5月、ミニバイク運転中に、トラックと正面衝突して死亡した国立奈良工業高等専門学校電気工学科4年生だった児島健仁(けん)さん(当時18)の遺族や同級生らが「公判で真相を明らかにしてほしい」と、トラックの運転手の起訴を求める内容のはがきを奈良地検と大阪高検に郵送する運動を展開している。2月10日ごろまでに計2千枚の郵送を目指して、賛同する人には、はがきに住所と名前を記入してポストに投かんしてもらおうよう呼びかけている。

00年5月15日午前9時ごろ、生駒市西松ケ丘の市道で、ミニバイクを運転していた健仁さんは、大手運送会社のトラックと正面衝突した。頭などを強打しており、同市内の病院に運ばれた。約2週間、意識不明の状態が続き、同月29日朝、死亡した。

「事故の真相が知りたい」と、健仁さんの母早苗さん(51)と高専の同級生らが協力して、00年6月に、独自の事故調査を始めた。

事故と同車種のミニバイクと2トントラックをレンタルするなどして、事故当時の状況を再現。ビデオカメラで撮影した状況を分析した。

健仁さんの高専の2年先輩にあたる益村友之さん(22)らが、弁護士の協力を得て、自主現場検証の結果をA4判で二十数枚になる独自のレポートにまとめ、地検に提出している。

遺族側作成のレポートなどによると、現場は、健仁さんの自宅から約100メートル離れた、見通しの悪い急カーブで、急な坂道。レポートは、現場に残っていたタイヤ痕の長さなどから、事故当時、トラックは時速約12～17キロで、幅約3・5メートルの道路をやや右寄りに走行していたと結論づけた。

遺族側は、運転手は速度超過による徐行義務違反や前方不注意などにあたるなどとして、過失があると主張。地検に運転手を業務上過失致死罪で起訴するよう求めている。児島早苗さんは「公判で互いの主張や証拠を出すことで、事故の真相を明らかにしたい」と話した。

## 2002/02/20 大阪読売新聞 朝刊

「息子衝突死、トラック運転手に過失」  
遺族らの署名受け起訴／奈良地検

奈良県生駒市で一昨年、ミニバイクを運転中にトラックと衝突、死亡した国立奈良高専四年児島健仁さん(当時十八歳)の遺族らが、書類送検されたトラック運転手(38)(奈良市)の起訴を求めて署名活動などを展開。奈良地検は十九日、「遺族の処罰感情も考慮して」と、この運転手を業務上過失致死罪で起訴した。

児島さんは二〇〇〇年五月十五日朝、自宅近くの生駒市西松ヶ丘の市道(幅三・五メートル)でミニバイクを運転していて、宅配便のトラックと正面衝突。頭を打って二週間後に死亡した。

運送会社側は「児島さんに過失があった」と、責任を認めなかったため、母早苗さん(51)や同級生が「公判で明らかにしてほしい」と独自の現場検証結果を地検に提出。昨年一月、生駒署が運転手を書類送検した後も署名活動を展開し、全国から約三万六千人の署名を集め、地検と大阪高検に送っていた。起訴状では、運転手は駐車車両を避けようと不用意に道路右側に寄り、見通しの悪い右カーブに差し掛かったのに、十分な安全確認をせず、漫然と時速十五キロ程度で走行、児島さんのミニバイクに気付いてブレーキを踏んだが、間に合わずにはねたとされた。

## 2002/08/04 毎日新聞 地方版

「知っちゅう？」交通事故遺族に二重の苦しみ  
真相究明に立ちはだかる壁 \*／高知

近年、交通事故の遺族が原因の究明を求める動きが広がっている。背景には、捜査の際、生き残った加害者側の言い分が中心になるなど被害者側に不利な現実がある。捜査当局からの遺族に対する情報提供も決して十分とは言えない。家族を失うだけでも悲劇なのに、そのうえ、かなりの苦労や精神的苦痛を経なければ、真相が究明されないのが現状だ。他県には遺族が目撃者の証言を集めて相手側を起訴に持ち込んだ例もあるが、まだ極めて少数。県内外の遺族に、事故の真相究明の難しさなどを聞いた。(中略)

### ◆長い道のり

しかし、交通事故の遺族が加害者側を起訴に持ち込むのは簡単ではない。死亡事故の場合、警察官が事情を聴けるのは、生き残った側のみ。県警交通企画課は「当事者の聴取や車の検分、目撃者探しなど、数日は調査する」と話す。しかし目撃者が出ず、「生き残った当事者」の発言内容に矛盾が見られない場合、その言い分が通る可能性は高い。

高知地検によると、死亡事故は警察の捜査の後に、

検察も調べるが、検察独自で実況見分を行うことがある半面、警察が調べた書類のチェックだけですますこともあるという。

被害者の遺族が実況検分をして、加害者の起訴にこぎつけた例がある。

奈良県生駒市の児島早苗さん(52)は00年、交通事故で長男健仁さん(当時18歳、高専4年)を亡くした。当初、運転手側は「バイクの健仁さんが、停車中のトラックに衝突した」としていた。

しかし現場にバイクが押し戻された跡があったことから、同級生や早苗さんらは独自にビデオカメラを設置するなどして現場検証を重ねた。その結果をまとめ、徹底捜査を求める署名2万8000人分を添えて奈良地検に提出した。

その結果、地検は事故から2年後の今年2月19日、運転手を業務上過失致死罪で起訴した。

## 2003/12/21 大阪読売新聞 朝刊

交通事故捜査、不満の遺族らに  
生駒の児島さんら真相究明へ対応手引作成＝奈良

### ◆長男亡くした生駒の児島さんら作成

目撃者捜し、署名活動など紹介

長男(当時十八歳)を交通事故で亡くした生駒市の会社員児島早苗さん(53)と長男の同級生らが、交通事故の捜査に不満を持つ被害者や遺族のために対応マニュアル「KENTO～真相究明はじめの第一歩」を作った。事故捜査に不満を持った早苗さんが独自に証拠集めなどを行った経験を生かした内容で、「真相を知りたいと感じる遺族の助けになれば」と話している。(中略)

マニュアルは、同じような立場になった人の活動の指針になればと早苗さんが発案。署名活動などをきっかけに集まった健仁さんの同級生やその両親約五十人の協力で作成した。

題名のKENTOは「交通事故を永遠になくす友達のわ」の頭文字をとった。「こころ構え」「警察」「現場検証」「署名活動」などの項目に分類。事故後の刑事処分の流れや関係機関とのかかわり方を説明し、「チラシや立て看板をつくって目撃者を捜そう」「署名活動を始めよう」などの独自調査のためのアドバイスや活動方法を、チャート表や写真、イラストなどを交え、具体的に紹介した。

## 2004/11/24 毎日新聞 朝刊

〔情報ファイル〕

交通事故の情報開示を――南野法相らに要望書提出

交通事故の被害者側に捜査情報を十分開示するよう求め、「交通事故被害者遺族の声を届ける会」(児島早

苗代表)と「トラック事故被害者をなくす会」(金澤喜三代表)が22日、南野知恵子法相らに要望書を提出した。(1)事故直後の実況見分調書、現場写真、鑑定書などの早期開示(2)公判での録音テープなどを求めている。

提出後に会見した金澤代表らは「大半の事故が不起訴になり、真実が分からない」などと訴えた。

## 2007/07/07 毎日新聞 地方版

生駒の高専生衝突死：逆転有罪

母親「真実は明らかになったよ」／奈良

◇母親、息子のノート広げ 支援者らも喜び合う

「1審判決を破棄する」。生駒市で00年5月、バイクで登校中の奈良工業高専生、児島健仁さん(当時18歳)が死亡した交通事故の控訴審判決。仲宗根一郎裁判長の声が法廷内に響き、児島さんの母早苗さん(57)は最前列で、健仁さんが高専時代に使ったノートをひざの上を広げ、心の中で語りかけた。「真実は明らかになったよ。大丈夫だよ」

判決後、署名活動や現場での走行実験など、7年間、真相解明を求め活動してきた支援者は、廊下に出て、涙を出して喜びを分かち合った。

「衝突時、バイクは46キロで走った」とした1審無罪判決後、「あんな、急なカーブをそんな速いスピードで走れるわけがないのに」と人間不信に陥り、家の中から出ることさえ苦痛になった。

同級生や支援者の支えで、その後、近鉄奈良駅前に立ち、控訴を求める署名活動を始めた。約2000人の署名を集め、大阪高検へ持って行った。担当検事から控訴の連絡を受け「健仁はまだ見捨てられていなかった」と泣いた。

## 2008/12/25 朝日新聞 朝刊

闘い8年「納得できぬ」

18歳事故死、ヤマト運輸側に賠償命令／奈良県

生駒市で00年5月に発生したミニバイクとヤマト運輸のトラックの衝突事故で、18歳の長男を失った母親が起こしていた損害賠償訴訟は24日、ヤマト運輸側に約2500万円の支払いを命じる判決が言い渡された。事故発生から8年7カ月。母親は「同じ悲しみを生んではならない」と命の尊さを訴える活動を続けてきた。双方の過失を認めたこの日の判決に納得できず、控訴する考えを示した。(中略)

事故は自宅近くの見通しの悪い急斜面のカーブ(幅約3.5メートル)で発生。バイクで登校中だった健仁さん(当時・奈良高専4年)は坂を下ってきた配送中のトラックと正面衝突し、死亡した。

事故後、早苗さんは真相を知るため、警察署に通ったが、「捜査中」との一点張りだった。このため、健仁さんの友人らの協力を得て、真相解明を求める約2万8千人分の署名を集めたほか、独自に「現場検証」をした事故報告書を地検に提出した。

その一方で、同じように交通事故で家族を亡くすなどした被害者遺族と交流、講演会や遺留品の展示会「生命のメッセージ展」などの活動に積極的に取り組んできた。

「同じような事故で泣き寝入りをしている人がたくさんいる。声を出さなければ交通事故は減らないし、裁判も変わらない」

この日の判決は事故の原因として、健仁さんにも過失が3割あったことに言及した。早苗さんが求めているトラックが道路の左寄りを通行する義務やバイクの発見が遅れた安全確認については、「違反とはいえない」と退けられた。

早苗さんは会見で「納得できない」と涙ぐみながら、「ヤマト運輸は人命を最優先する会社が変わって欲しい。でなければ、息子の死が無駄になってしまう。私は息子には非がなかったと信じており、これからも闘おうと思う」と話した。

以下児島さんのメーリングリストへの投稿と、その投稿に添付されたファイルを続けて掲載します。

なお、児島さんの報告を受けて、制度として何を整えていかねばいけないか、が課題となると考えます。ドライブレコーダーの装備義務づけ、捜査情報の公開、こどもの事故の免責、生存者に比べ代弁する人のいない死者の立場に立つ組織主体の形成などなど、皆さんとともに考えたいと思います。

(杉田コメント終わり)

奈良の児島です。

今晚は皆様、すっかりご無沙汰をし、大変申し訳ありません。メーリングで発信される皆様方の情報をいつも読ませていただき、弱者や人命軽視を重ねる一方の社会に問題提起をし、行動を重ねておられる姿勢に敬服の念で頭が下がらばかりです。佐藤様、いつも貴重な情報発信をして下さりありがとうございます。

今日のメールは個人的な報告であり、また馴染まない内容等があるかも知れませんが、交通事故遺族からの一面をお伝えできればと思い報告させていただきます。

昨日、大阪高裁にて民事二審判決が言い渡されました。

2000年5月の長男死亡交通事故以来、真相を求め9年間、警察・検察・裁判所・ヤマト運輸弁護士・自らの弁護士達と闘いつづけてきました。この間、署名などで会員の皆様方には一方ならぬご協力・ご支援をいただきました。今日まで来れましたこと、ほんとにお礼の言葉もありません。ありがとうございました。

事故直後の警察捜査段階の当初より、自分達で繰り返す現場検証の結果をもって訴えてきました結果、民事高裁判決は、地裁時の被害者過失：3割を、1.5割に変更しました。納得のゆく結果では決してありません。

裁判に関しては、刑事・最高裁判確定まで41回、民事二審まで30数回の公判が開かれました。

警察段階より、こちらの主張は何も変わらず、現場検証から得た事実をひたすら息子になり代わり主張してきました。しかし、変化を望まず形骸化した一連の法組織は、真相を翻弄するばかりに見えました。そして民事高裁でようやくともに、ストレートに、現実を目を向けようとした、正直そう感じました。

一切の主張・反論ができない「死者」に、事故原因全てを負わせ収束させる仕組み、それは今も繰り返されています。国にとって、大人しく従順で、無知なまま保たれてきた私達かも知れません。けれど今や怒りをもって、悲惨な現状打開を目ざし立ち上がる遺族方が、全国各地で声をあげておられます。たとえ小さくとも、メディア画像に、社会紙面に、「ヤマト運輸」の非道さを表わす記事が書かれるなら、どこかで誰かが読み、中には大手相手に今まさに闘いの最中にいる遺族方がいるかも知れません。その方々が、諦めず、くじけず、頑張り続けてほしいといつも願わずにおられません。

様々な面において、一歩ずつ現状が打開され、社会の悪弊が止み、改善に向かい前進してゆくよう、力の限りを尽くしてこれからも歩きつづけます。今後とも皆様、どうぞよろしく願い申し上げます。

最後になりましたが、会の皆様方のご健康と

安全を、会の活動のご発展をお祈り致します。

※判決前夜、記者会見で伝えるために準備したメッセージを添付させていただきます。よろしかったら読んでみて下さいますよう、お願いいたします。

## 民事控訴審判決を迎え

今日まで変わらずに、ご支援・ご協力を下さり、支えて下さったお一人お一人の皆様にご心より感謝し、お礼を申し上げます。

刑事裁判は最高裁判確定までに41回の公判、民事裁判は30数回開かれました。息子の死後9年を超え、この間支援を続けて下さることは並大抵のことではありません。ほんとうに有り難うございます。

1人の親として、ヤマト運輸との闘いがこれで終わったとは決して思っていません。なぜならヤマト運輸は効率最優先の急ぎ運転により死亡させた息子健仁の霊前に一度たりと詫びたことがないからです。生きる権利を奪い、謝罪せず、毎年20数名の死亡・重傷犠牲者を全国で出し続ける異様なヤマト運輸の実態を社会に知らせない限り、犠牲者は今日も、明日も増えてゆきます。トラック運転手はプロのドライバーですが、皆さんはどんな運転が原因となりヤマト運輸のドライバー達が死亡・重傷事故を起こしていると想像されますか？国土交通省より情報開示された2008年一年間の事故報告書にある『事故の原因』を拾いました。中に息子の死亡事故にまったく重なるものがあります。

- 7/9「当方(ヤマト運輸)運転者の発見遅れです。当該道路は道幅も狭く、民家も少ない為、思い込みがありました。」被害者小学生=重傷
- 7/15「住宅地内の見通しの悪い交差点で30 km/h以上で走行。危険予知運転ができていなかった。」被害者小学生=重傷
- 住宅地でのスピード超過
- 左右確認不足
- 前方不注意

- 再度の左右安全不確認
- 安易な判断
- 危険予知不足
- ショートカット走行
- 狭路を通行し被害者を驚かせた
- 狭路走行時の徐行不履行
- 危険予知運転を怠った
- 2m幅の狭路を35km/hで走行した
- 大型トラック運転時の左折死角の確認不足
- 脇見運転
- バックの際の後方安全確認不足
- 徐行を怠った
- 駐車時のブレーキ掛け忘れ
- 居眠り
- 交差点左折時の歩行者・二輪車等の不確認
- スピード超過によるハンドル操作不備
- 夜間走行時の安全意識欠如
- 交差点進入時の最徐行運転欠如
- 完全停止前に地図をとろうとした
- 「車両が2台やっとすれ違える道路を30km/hほどのスピードで通過しようとした安易な気持ちで運転してしまった。」
- 横断歩道手前の一時停止を怠った
- ながら運転
- サイドブレーキ引き忘れ
- カーブ手前の減速不履行
- 危険な場所での右折行方
- 運転操作の誤り
- 周囲状況の不確認

以上です。あまりにも稚拙で未熟なプロドライバーの運転内容に愕然とし、国土交通省の運送業者への指導のあり方を疑ってしまいます。

このような中、息子の死亡事件は、私達が現場検証を始める以前、不起訴へと着々と進められていました。運送業界トップのヤマト運輸の罪は覆い隠され一介のすでに死亡した若者に罪が転嫁されつつありました。真相を求める遺族達に、いったい何を誰を守るために情報がひた隠しにされるのでしょうか。10年近い年数を経て尚、死亡交通事件はいとも簡単に、死者に落ち度があったかの如くに不起訴が決められてゆきます。死亡という重大な結果が目の前にありな

がら、刑事裁判さえ開かれず、今日この今も、数多くの遺族方が苦しみ抜いているのです。

私達の国は、判で押したようにバイク乗車の若者の死なら、堅実な捜査よりも先に、マスコミへの発表時、「若者の暴走が事故原因のようだ」、幼児・子供なら、「子供の飛び出しによる原因」と説明されます。この手法は「死人に口なし」として処理し易く、遺族が真相解明を諦めればそこですべて終わりにできます。半世紀以上この同じ手法が全国で使われています。その先に改善など有り得ません。それ故、トラックに巻き込まれ死亡する子供や親子、学生、高齢者方のニュースは毎日のように繰り返されています。現状を変えなければと先進諸外国の取り組みを調べました。驚いたのは車が発明された1930年代直後に素早く、車が持つ危険性を察知し市民活動が起こった国々があることでした。半世紀以上続くこれらの活動は、今や国が支えるところとなり、企業が智恵を借りにくるようになっていきます。私達も2006年、25才・26才の若者達とオランダ・スウェーデンの交通事故撲滅に取り組む活動を視察に行きました。出発直前、次のような情報を得たのですが、皆さんはどう感じるでしょうか？

#### 「交通事故の際の子供の免責

ドイツでは損害賠償法が改正され、2002年8月1日より満十歳までの子供が交通事故に遭った場合は、原因の如何を問わずドライバーが全ての責任を負うこととなりました。

同様の措置は他のヨーロッパの国では早くからとられており、オーストリアとオランダでは14歳まで、フランスでは16歳までとなっているそうです。自動車と歩行者・自転車とでは、力学的に見て、事故時の加害力に明かな差があり、両者が同じ平面上で共存せざるを得ない現状では、加害力の圧倒的に大きい自動車側が、その加害力に比例するだけの注意をはらい、事故責任を負うべきです。とくに子どもに対しては、五感の発達やとっさの判断力、危険に対する注意力等が未成熟な存在であることをふまえ、事故責任は全面的にドライバー側が負うべきなので

す。』

この情報を法務省を訪問した折に伝えましたところ、情報として把握していないとの言葉が返ってきました。私達の国も、もう企業との癒着のぬるま湯につかることを止め、真相を懸命に知ろうと苦しむ遺族達に真正面から向き合う時代がすでに目の前に来ていることを素直に知るべきです。国や企業の横暴な力に、疲れ果て個人で立ち向かえずにいる全国の交通被害のご家族、ご遺族の方々、勇気を出せばその一步先に、次なる犠牲者を食い止める力が生まれます。ヤマト運輸の犠牲になられた皆様、大企業の力の前でも決して諦めないでください。被害に遭っていない全国の皆様も、毎日毎日クロネコヤマトの宅配トラックが狭い道路を通り家のすぐ前までやってきています。家族の犠牲の危険性はすぐそこにあります。徐行しないプロドライバー達を見張ってください。

交通事故の被害者は犯罪被害者と認められています。が、現実には「事故だから仕方ない、故意じゃないのだから、犯罪ではないのだから」と隅に追いやられます。地域で、会社で、犯罪被害者遺族達は心無い言動により、落ち込む心身をズタズタにされます。この写真(編集担当注：掲載していません)がわかりますか？自宅から100メートル足らずの、息子が犠牲となった現場です。9年近く毎日花を供えていました。花がなければ、そこが死亡者を出す危険な場所だと伝えられるものが他に何もありません。二度と死亡者を出さないよう、抑止の意味を込め供えていた花が、コンクリートブロックで花瓶ごと壊されていました。会社からの帰り、疲れた心身はさらにボロボロになりました。「犯罪被害者等基本法」の骨子に、国・地方自治体の犯罪被害者に対する責務が謳われています。そして、国民の責務が謳われています。国は、今すぐできることに、試行錯誤しながらでも、素早く取組んでください。犯罪被害者を、日常的に遭う心無い言動から護るべく、国民へ分かり易い形で伝える基本法の周知を早めてください。心からのお願いです。

国は長らく私達を、決して逆らうことのない、静かな眠れる姿に形作るよう腐心してきました。そこから生じる歪みは、より幼い者、力のない者に向かうのを常としてきました。しかし今、真相を知ろうとすることが当然の権利と認められ、国、地方自治体、国民が協力を惜しまない社会が生まれるよう、身を粉にして国は働いてください。

## 終わりに

奈良は、県庁や裁判所、検察庁など官庁街が近鉄奈良駅から、すぐのところにあります。駅から2・3分歩けば奈良公園が広がり、道路を隔て官庁の建物が並びます。息子亡き後、奈良地検・地裁・署名活動に向かうため奈良公園をいつも通りました。重い気持ちで歩いた日々、季節の移り変わりに気づかず過ごしていました。ゆとりを持たず、目を上げ桜や新緑、紅葉、園内の鹿たちに癒されることもあったでしょう。しかし真相を解明するため、警察、検察庁、裁判所に足を運び、次々と交代する検事らに、一から話を始めに行かねばならない気の遠くなる重さ、傍聴席で被告の明らかな嘘を聞き、怒鳴りたい思いをこらえる苦痛と怒りに、行きも帰りも、ひたすら下を向いて歩いていました。何年かしたある日、『ああ、そう言えばここは奈良公園だったんだ。』と気づきました。

家族を喪い、遺族となり、涙を流す回数以上にしたこと、それは頭を下げることでした。

病院で担当医師に会い、警察署に出向き、救急隊員に会い、弁護士と会い、検察に赴き、裁判所に足を運んでは、

『カルテを見せてもらえますか』

『救急隊の出動記録の開示をして下さい』

『まず現場検証をして下さい』

『厳正な捜査をして下さい』

『分かっていることを教えて下さい』

『そんな威圧的にでなく、もう少し言葉に配慮してもらえますか。家族を亡くしたばかりで今ぼろぼろなのです、お願いします』

『現場写真を見せてください、真相を知りたいのです、お願いします』

『現場検証をしたいので、手伝ってもらえますか、お願いします』

『車を貸していただけますか、すみませんお願いします』

『検証中の為、ご迷惑おかけしています、申し訳ありません』

『事故直後の話を聞かせて下さいますか、お忙しいのにすみません』

『一人では心細いので、警察へ一緒に行ってもらえますか』

『街頭署名を始めますので、手伝っていただけますか』

『皆さん、署名を、お願いします!』

『裁判官方で現場に一度来てください』

『裁判所サイドの現場検証を、とにかくやって下さい』

『すみません、明日刑事裁判なので早退してもいいですか』

『明日、民事裁判で、ちょっと遅れてきます、すみません』

被害の当事者・遺族が置かれる現状は、とてつもなく過酷だと思い知ります。その過酷さを黙々と耐え、乗り越えてゆくと、違った自分になれるのだろうかと思うことがあります。道は遠いです。でも、今この道をしっかり歩かないと、後の人達が同じように苦勞します。自分の生まれた国なので、良くなって欲しい。今より、良くなって欲しい。だから、くいしばって歩こうと思います。先に亡くなった息子への、それが親のつぐないです。

(奈良県奈良市在住)

レポート  
会員の活動

## 歩行者株主会、トヨタ自動車株主総会で ドライブレコーダー全車標準搭載・歩行者保護の 技術開発などを求めて発言

朝倉幹晴(世話人)

全国交通事故遺族の会交通事故ワーキンググループは、全国交通事故遺族の会のもとにあり交通事故根絶を目指して活動しております。私も関わらせていただいていたのですが、その中で、懸案であるドライブレコーダーの一般車への普及を進めるため、トヨタ自動車株主総会で社長に直訴しようという動きが今年初めから進みました。具体的には最低株(約30万円)取得の株主となった者で「歩行者にやさしい車の技術を求めるトヨタ自動車株主の会」(略称「歩行者株主会」)を結成し、遺族の会の片瀬邦彦理事が代表、私が事務局をさせていただくことになりました。

参考HP:

<http://www.hokousya-kabunushi.com/>

(「歩行者株主会」で検索いただくと関連記事が見られます)

5月に3項目の申し入れ書を郵送し、愛知県豊田市の本社に申し入れの説明に行きました。申

し入れ項目は以下のとおりです。

### 1. 車載監視カメラ(ドライブレコーダー)の全車標準搭載に向け、まずは新車への全車搭載を進めてください。

車体に取り付け、事故時の衝撃を受けると事故前後の映像記録を保存する車載監視カメラ(ドライブレコーダー)は、事故の責任を明確化する効果と、その「ヒヤリ・ハット」事例を分析することで、タクシー業界などで安全運転教育を通じて事故を低減する効果が明らかになっています。また取り付けることにより運転者が安全運転を心がける心理的効果も大きいと考えられています。(「自動車技術会論文集」2007年7月号、自動車技術会2009年春季大会フォーラム(5月22日開催予定))。

しかしながら、普及は業界車中心で普及率は数%であり、90%を占める一般車に普及させていく必要があります。私どもは、国などにも運転

者の責任をはっきりさせ、交通事故裁判の迅速化により国としても膨大な裁判に関わる労力・経費を節減するために、「ドライブレコーダー」全車標準搭載を義務づけることを求めています。

ドライブレコーダーも当初から比べ開発が進み、費用も数万円と低くなってきております。御社が新車への標準装備・大量生産を前提にデンソーなど関連会社が独自開発をするようにしていただければ更に費用は低減され、「エアバック」などと同様、新車には標準搭載し、初期の購入費用の中に含めていただければと思います。業界トップの御社が「ドライブレコーダー新車標準搭載」に踏み切れることは、一般車へのドライブレコーダー普及への大きな流れができ、事故の低減を加速させることになります。渡辺社長他代表取締役会のご英断を強く願います。

## 2. 車内乗員の安全対策だけでなく、歩行者保護の車の技術開発を重視してください。

御社は乗務員の頭部衝撃吸収のための「リアウインドウカーテンシールドエアバック」(昨年9月30日発表)、ミリ波レーダーで衝突直前を感知し、シートベルト巻きとりや側衝エアバックなどで乗務員を守る「プリクラッシュセーフティシステム」(本年2月26日発表)、「後部センターエアバック」(本年3月11日)など、乗務員保護のためには、世界一と言える諸技術を次々に開発しています。

しかしながら、歩行者保護のための開発が十分とは言えないのではないかと危惧しております。2000年7月「歩行者事故防止のための諸対策」(日本交通政策研究会)では「自動車の側の対策は、事故の予防はごく僅かで、自動車技術者の努力は、自動車乗員側の安全確保～被害低減に傾注されてきた」と指摘した上で、歩行者保護に向けた本田技研の取り組みを「これを世界に先駆けて現実のものとしたのは、我が国の本田技研である。1998年に『歩行者保護車体構造を軽自動車に採用し、順次他車種に広める意向』と聞いている」と紹介しています。

識者の中に「乗務員保護はトヨタ、歩行者保護は本田」との認識が広がっているとしたら残念なことです。御社研究者の中でも「自動車用

ミリ波レーダにおける歩行者反射特性の解析」(自動車技術会2008年3月号)など歩行者保護に向けた先駆的な研究がなされているのは知っていますが、商品開発や会社の姿勢をして示されるものが「乗務員保護」中心では、「歩行者保護に力点が置かれていない」と判断されてしまうのは否めません。

御社も技術の総力をあげて、歩行者保護の施策、たとえば、ミリ波レーダの実用化・衝突時の歩行者のケガ低減のための衝撃吸収ボディの研究などに、力点を置き、研究開発・商品開発と積極的な広報を行うことを求めます。

## 3. 道側の整備と連動した速度制限・交通コントロール、また事故時の正確な調査を可能とする技術開発について、関係各方面ならびに私どもとも協議を進めてください。

総務省はITS(Intelligent Transport Systems、高度道路交通システム)において、TVの地上デジタル移行に伴い、700MHz帯の周波数のうち10Hzを交通事故防止などの交通制御に使う方針を明らかにしています(「総務省におけるITSの取組み」自動車技術2009年3月号)。車体側の開発とともに、路面側の整備を進める「路車協調」が事故低減につながる可能性が示唆されています(JAMAGAZINE2009年3月号)。

たとえば、多くの交通事故がスピード違反で起きていますが、そもそも、車体の速度制限装置を路面側からの電波の遠隔操作で各道路の制限速度以上は出せないように設定するような方法をとれば、スピード違反による事故は防ぐことができるはずですが、現在の自動車技術・電波技術ならばそれは十分に可能であり、車の無謀な運転を制御・防止を進める技術開発は、交通事故で苦しむ人を減らすとともに、あらたな技術開発市場ともなります。ぜひ、直接、あるいは自動車工業会を通じ、国との間で交通事故を防ぐ技術開発を進めるようにご協議ください。

今回、私どもは、「自動車図書館」「自動車技術会」などで、さまざまな調査させていただきましたが、車の盗難予防・事故時の犯人特定のための技術開発が見当たらなかったのが残念でした。私どもの中には交通事故で家族を失った中

で事故をなくしたいという思いで参加している者もいます。盗難車の無謀運転であれば、そもそも運転免許のICカード化の時に、車体の個人認証をはっきりさせる・生体認証技術を取り入れることで防ぐことができるはずです。

また歩行者をひき逃げした事故の場合、交通事故鑑定では、車体の破片や被害者に残された車体の塗料片から、車体を特定しようとしますが、加害者が車体を処分した場合その証拠が隠ぺいされ、辛く苦しい加害者探しを強いられている被害者もいます。たとえば塗料の中にICチップを埋め込み、衝撃により被害者や事故現場にICチップが残され、車体や所有者が特定できるようにすれば、このような辛い加害者探しを強いられることはなくすることができます。そのような交通事故被害者を含む私たちだからこそ、ぜひ願う事故防止・車の技術開発について、ぜひ年に1・2回で結構ですので、私たちと懇談をお持ちいただき、ご意見をお聞きくださるようお願いいたします。

6月23日の株主総会5日前の18日、国土交通省で記者会見を行いました。同18日夕方に読売新聞夕刊全国紙に載りました。

当日は7人で総会に出席しましたが、遺族の会の中島朋子理事が指名され発言しました。

その時の様子は次のように当日の毎日新聞夕刊に報じられました。

『総会では、同会の中島朋子理事(62)が●DR(ドライブレコーダー)の全車標準搭載●乗員保護だけでなく、歩行者保護に力点を置いた研究開発●事故防止の技術開発について事故遺族と意見交換会を開く—ことなどを要望した。

これに対し、同社の滝本正民副社長は「安全は最重要課題の一つ。すでにタクシーなどで一

定の効果が出ていると聞いているので、前向きに検討を進めたい」と答えた』

総会には1000名が参加し、トヨタ自動車の取締役と会社の幹部職員、そして多くの一般株主・マスコミ関係者がこのやり取りを聞きました。

翌日にはNHK「おはよう日本」の中の「明日の日本プロジェクト」の中で総会のことが歩行者保護技術を中心に放映され、世論へのアピールとなったと思います。これからも国土交通省や警察省に働きを強めていく方向です。

### ●株主運動の流れ

株主総会に出席して社会的正義を訴えていく運動の出発は、1970年のチッソ株主総会への水俣病患者と支援者の参加と訴えです。その場面は、映画監督、故土本典昭さんの「水俣病—その20年—」に収録されていました。私は予備校医学部受験生クラスでの生物学の水俣病に関する特別授業の中で、この映画を毎年見せてきました。2001年、JR西船橋駅のバリアフリー化の運動がなかなか進展をしなかった時、JR東日本株主総会に出席し直訴しようと思立ちました。バリアフリー化は直訴で実現し、その後もJR株主総会に出席し発言を重ねてきた経験が今回役立ちました。社会的な運動の経験は形や内容は変えても受け継がれていくものと感じています。

### ●これから

株主総会に出席・発言するという方法は有効です。ただトヨタ株主総会については流れを作ったので、他の自動車会社や、また公共交通充実という観点で鉄道会社の株主総会に出席・発言するというのも更に世論に訴える力になります。皆様もご検討ください。

(千葉県船橋市在住)

## 「道は誰のもの」を巡る メーリングリストbeyond\_car上の意見交換

佐藤清志、富田悦哉、井坂洋志、梅沢博  
二宮英治、清水真哉、中林浩、足立礼子

### 《メーリングリスト管理人杉田正明のコメント》

問い直す会会員有志が参加するbeyond\_carというメーリングリストがあります。8月20日現在、61人が参加しています。ここで5月の終わりから「道は誰のもの」をテーマに意見交換がなされました。そのやりとりを生のまま紹介いたします。

ただし一点手を入れました。発言者は冒頭で自分の名前を名乗ることが多いのですが、時には最後に署名する方もおられます。以下では、最初に名乗っていない方について、私杉田が「\*\*です。」と冒頭に書き加え、最後の署名を削除しました。

なお、以下において文頭の>印は、引用であることを示します。 (コメント終わり)

Fri, 29 May 2009

東京の佐藤です。

一部の方にはすでに送られているものと思われませんが、知り合いから以下の情報をいただきましたのでご紹介しておきます。非常に興味深い意見が交わされています。

『読売新聞』のWeb投稿欄(匿名)に次のような投稿がありました。

道路で遊ぶのは普通？

小学校の近くに住んでいます。普段はあまり車通りのない、車が普通にすれ違える程度の車幅の道路が近所にあり、私は毎日利用するのですが、疑問に思っていることがあります。

その道路は主に夕方通るのですが、毎日、親と子供が一緒になって道路いっぱいに広がってボールで遊んでいます。はじめは1家族だけだったのですが、数件が一緒にたまっている感じです。

遊んでいる場所が、緩いカーブを曲がってすぐのところで、知らない人が通ったら、とても危ないと思います。たまには車がくるの

を事前に察知して隅によけてくれますが、大抵、車が近づいて減速し、止まるかどうかというところまで近づいてから、こちらを睨みながら避けます。何度か車にボールをぶつけられてしまいましたが、謝罪はありませんでした。

子供だけなら道路では遊ばないでねと一言言えるのですが、大抵は、お父さん方と子供達が道路で遊び、お母さん方が道ばたで談笑といった感じです。車が通るまで、全員がこちらを見えています。3歳くらいの子供が三輪車に乗っているのに誰も見ておらず、車の前に飛び出されてびっくりしたこともあります。

こちらも小学生の子供を乗せて車で通るので、通るたびに、道路で遊んでいいの？と聞かれます。うちでは道路で遊ぶことを禁止しているのですが、遊ばないでねとは言っています。

歩いて2分のところに小学校があり、放課後はグラウンドは解放されています。どうしてそこで遊ばないのか疑問です。

そもそも、道路で子供を遊ばせることについて、親は何とも思わないのでしょうか？親がついているから大丈夫と思っているのでしょうか？それとも、自分の家の前の道路は自分の庭とも思っているのでしょうか？

Sat, 30 May 2009

佐藤様

富田悦哉です。

ご紹介の『読売新聞』Web投稿欄の「道路で遊ぶのは普通？」を拝見しました。

レス数71本で読者の関心も高いようです。

道路上で遊ぶ親子と通行する自動車ドライバーとの軋轢ですが、「めくじらたてず道路はみんな使おうよ」「いさかわないのが大人の態度」

という意見も多くある一方、「道路は通行のためのもの」「通行の障害となる行為は法律違反、法律違反は排除されるべき」という白黒つけたがる意見もかなりあります。

おそらく始めの投稿者(ドライバー)は自分の方が「普通」と考え、投稿欄で同情を得ようとしたが、実際は両論が拮抗するような結果となったのでしょう。

両論とも自分が普通と考え、相手を非常識と非難する傾向は強く、「世の中には異常思考の人間がこんなにいるのか」と互いに呆れ返っているようです。

意見の違うものが歩み寄るのは難しいものですね。問い直す会の運動もクルマ社会に「異をとる」ものだけに、あらためて考えさせられました。

## Sun, 31 May 2009

井坂@川崎市です。佐藤さん、富田さん、お返事ありがとうございます。また、こちらからはなかなかお返事できずすみません。

>ご紹介の『読売新聞』Web投稿欄の「道路で遊ぶのは普通?」

><http://komachi.yomiuri.co.jp/t/2009/0526/241790.htm?g=01&from=yoltop>

これは私も見て、まさに「ドライバー」目線を感じました。

もっとも、これは初めてではなく、普段からクルマを運転する人によくある論調でもあります。たとえば、「子供を助手席に座らせて見せる教育を義務づけた方がいい、そうすれば飛び出しが危険か、道の真ん中を歩くのが邪魔かが解るだろう」と言う人がけっこういます。

#ちなみに、こう言う人は大抵、「自転車は歩道を走れ」と言う。

運転台の閉じた空間から外を見ていると、他人が障害物にしか見えなくなるのでしょうか。(もっとも、この点はオートバイや自転車に乗る人にも通じる場所があると思うので、「閉じた」空間だけが原因ではないだろうと思います。)

もっとも、これは日本特有の問題ではないようです。欧州では、歩行者>自転車・公共車両>貨物車両>「マイカー」のように優先順位を

再確認して、それを周知徹底するところから始めたという話も聞かれます。

道路上で歩行者を邪魔だと思ったときに、そうした優先順位教育が出来ていれば、いや自分是非優先だ、歩行者や子供は優先せねば、と思うかもしれませんが、その教育が出来ていない日本では、道ゆく人をただの邪魔物だと思ひ、態度が大きく変わる(クラクションを鳴らす、罵声を浴びせるなどの態度になる)なのでしょう。

子供は飛び出すから気をつけようと思うのか、または子供を道路で遊ばせる親が悪い、飛び出してくる子供は自殺行為だ、(=だからオレは悪くない)と考えるかの違いも、こうした小さな積み重ねの有無に表れてくるように思います。

日本では歩行者や子供に、青信号で右見て左見てもう一度右見て手を挙げて渡れと教え込むことは盛んですが、免許を取った大人に対する再教育はされない(あってもシートベルトなど自己防衛の話ばかり)ので、ある意味当然の結果のように思います。

もっとも、「普通」や「常識」は普遍的なものではなく、習慣や教育によりいくらでも移ろうものです。杉田さんが「世直し」と言われているように、今の閉塞的な雰囲気を変えてゆくことが、問い直す会として活動することの意義なのだろうと思います。

## Sun, 31 May 2009

佐藤様、井坂様、みなさま  
富田悦哉です。

「みちは誰のもの?」と聞かれれば「みんなのもの」ですね。

でも限られたスペースなので、みんなが共存するためには知恵が必要なのでしょう。

互いに思いやりをもって譲り合って使えば「上」。しかしこれは桃源郷の風景?

互いの間に線を引き、「歩行者は路側帯に居ろ、車道はクルマのもの」となれば一見ケンカは無くなるようですが、これは祖先の遺産を小分けにして食いつぶす「田分け」の所業。

道路に必要な知恵は、井坂さんもおっしゃっている 歩行者>自転車・公共車両>貨物車両>「マイカー」でしょう。

強者が弱者を尊重することで真に強い者たろうとする。強者が力のままに弱者を蹴散らすことを恥とする。強者が自分のプライドを賭けて弱者を保護する。そういう思想・文化がほしいと思います。みんな色々＝格差社会では程遠いのですか。「世直し」はいかに？

## Mon, 1 Jun 2009

梅沢博です。

みなさま、「みちは誰のもの？」の議論に参加します。

我が家の前の道路、というか、我が家がある住宅地内の道路は、車線のない市道なのですが、子どもらが遊び放題です。うちの子どもらも混じっています。

直線路で見通しがよく、子どもらの姿は遠くからでも見え、クルマのほうは徐行したり、迂回して走行します。通行車両は、平日の昼間なら数分に1台というところでしょうか。

法的には、道路で遊んでは(遊ばせては)いけないことも、危険性が伴うことも、承知しています。ですが、家の前に比較的交通量の少ないスペースがあるのに、「いつ通るかかわからない」クルマのために「常に」空けておかなければいけない、という規則に納得ができないのです。

もちろん、だからといって、無条件で遊ばせているわけではありません。

「クルマや自転車がきたら、止まってやりすぞすか、道の端に避ける」

「曲がり角の飛び出しは厳禁」

「自転車では曲がり角でスピードを落とす」

「道の真ん中に自転車を停めない、物を置かない」

などは、口を酸っぱくして言い聞かせています。

ときどき様子を見に行き、守ってなければお目玉です。近所の子どもであっても、目に余る行為をしていれば、声を掛けています。

ほくの考えや行為は、やはり身勝手なものでしょうか？ご意見お聞かせください。

## Mon, 1 Jun 2009

二宮英治です。

なかなか大きなテーマなので私も発言させて

もらいます。

「みちは誰のもの？」と聞かれたら私は「人間のもの」と応えます。至極当たり前のことだと思います。

しかし「道は自動車のもの」という意見のほうが多いのが現状です。

それはつまり「道は人間のものではない」と言っているに等しいことです。

道路の構造、道路交通法、そして学校などで教えられる交通マナー…これらはすべて「人間中心」ではなく「自動車中心」に造られています。

梅沢さまのお考えは身勝手ではないと思います。むしろ自動車の都合で歩行者の自由を制限するほうが、よほど身勝手です。しかも従わないと交通事故という死の制裁が…

## Mon, 01 Jun 2009

清水真哉です。

梅沢博様

>法的には、道路で遊んでは(遊ばせては)いけない

これは道交法のどの条項によるものでしょうか。

ドイツには子供が道路で遊んでよいという道路標識があるのですが、このような標識が存在することの意義がよく分かってきました。

## Tue, 2 Jun 2009

井坂@川崎市です。

>我が家の前の道路、というか、我が家がある住宅地内の道路は、車線のない市道なのですが、>子どもらが遊び放題です。うちの子どもらも混じっています。

みんなで遊んでいるのであれば、とても良い環境だと思います。私も地元ではなかなか見ることのできない、恵まれた環境だなと。

>法的には、道路で遊んでは(遊ばせては)いけないことも、

清水さんも指摘されていましたが、そのような法規定は無かったと思います(政令や条例まで

は分かりませんが)。その点では安心して遊ばせてあげたらいいのでは、と思います。

とはいえ、警察がそのような「指導」をしている事はあるかもしれません。

今の警察はとて「クルマに優しい」ので、クルマの邪魔になるものを排除するためには超法規的措置を盛んに発動する傾向があるようです。彼らの言う事が必ずしも法的に正しいとは限らないようなので、お気をつけください。

#たとえば「自転車は歩道」などという違法看板を認める、あまつさえ警察署名で立てたり、警察官が「自転車は歩道」と言うこともあるとか。

もし何か言われたら、具体的に何法の何条に違反しているのかと問うてみてください。大抵の場合、まともな答えは返ってこない(つまり根拠のない言いがかりに過ぎない)と思います。

#具体的な答えが返ってきたらぜひ教えてください。こちらでも調べます。

とはいえ、危険には違いないので「安心して」とは言いませんが、むしろ堂々と遊ばせてあげる(ための環境を整えるために努力する)方がいいのかな、と思います(ただし日本の怠慢な警察は私たちを守ってくれないので、そのぶん大人の私たちがしっかり理論武装して、身体を張って守ってあげる必要はありそうですが)。

>もちろん、だからといって、無条件で遊ばせて  
>いるわけではありません。

>「クルマや自転車がきたら、止まってやりすご  
>すか、道の端に避ける」

>「曲がり角の飛び出しは厳禁」

>「自転車では曲がり角でスピードを落とす」

>「道の真ん中に自転車を停めない、物を置かな  
>い」

>などは、口を酸っぱくして言い聞かせています。

>ときどき様子を見に行き、守ってなければお  
>目玉です。

>近所の子どもであっても、目に余る行為をして  
>いれば、声を掛けています。

「こども環境学会」で講演された今井さんの話  
がまさにこれでした。子供にはダメ、ダメと  
言うのではなく、肯定で接したい、ということ  
でした。私も同感しています。ときに叱る必要

もあるのですが、基本的には大人が解決す  
べき問題を子供に押し付けたくないと思ってい  
ます。

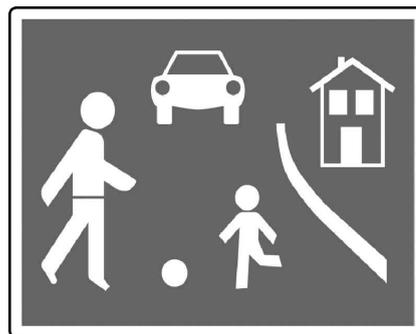
特に、クルマの問題は大人の責任だと思っ  
ています。私たちは、子供たちが安心して歩ける  
(遊んで構わない)ような道にしなければならない  
と思いますし、そうすることで心身ともにのび  
のびと健康に育ってくれるのかな、と。

そもそも、誰かにあしろうしろ(あれはす  
るなこれはするな)と言われながら生活するのは  
自分だって窮屈です。それでは自分で考え解決  
するための力が育たないだろうと思います。

偉そうなことを言いながら自分が具体的に何  
かできている訳ではないのですが^^;;、できるだ  
け子供たちの意思を尊重できるような環境がで  
きたら良いなと思いますし、そのために何かで  
きれば良いなと思います。

もっとも、道端で子供たちが遊ぶのは本来の  
姿だったはず。しかし残念なことに、今は実  
際にはクルマが跋扈しており、子供を遊ばせ  
るところか歩かせるのもままならない。しかも  
それに国家権力も荷担している実情がある。と  
ても残念な事態です。

清水さんも指摘されているように、今後は欧  
州のように生活者街路という位置づけを改めて  
確立してゆく必要があるのかもしれない(添付  
画像はオーストリアの標識ですが、ドイツなど  
も似ています)。



日本では、たとえば世田谷区など一部で、住  
民以外の車両進入禁止という標識を立ててい  
るところがありますが、その路地で子供が遊んで  
いる様子は見たことがないですし、どれだけ守  
られているのかも不明です。

欧州では1990年代から議論が始まって十数年かけて定着してきたと言います。日本で同じ時間をかけたら2030年頃までかかってしまうことになりましたが、よくも悪くも日本は民主主義的でない(他人任せの)国なので、雰囲気が変わればいっきに対策が進む可能性もあるのかな、という気がしています。

**Tue, 2 Jun 2009**

富田様、二宮様、清水様、梅沢様、井坂様、ほかみなさま  
東京の佐藤です。

「みちは誰のもの？」で活発な意見交換が展開し始めており、嬉しい限りです。このあとも引き続き続けていきたいテーマです。というよりは、この会にとっては根本的なテーマですね。

「みちは誰のもの」…「歩道は誰のもの」なのでしょうか？

駐車場やコンビニなどの進入時に歩道をまたぐ時、歩行者に申し訳なく通過するクルマがどれだけあるのでしょうか？

「みちで子どもを遊ばすな」「危険だ」などと言いながら、結局は「クルマの邪魔」という事なのですよ。

「どこの部分は誰のもの」などではなく、みちは「みんなのもの」・「人のもの」なのですから、お互いが共有している事を理解しあいながら生活しなければいけないはずですよ。ケチラシあったり、よけあったりすることではないはずですよ。あくまでも共有しあう気持ちを持ちたいものです。

しかし、生活道路内では少なくとも「クルマ」のほうが邪魔者であることは確認したいところです。

**Tue, 02 Jun 2009**

梅沢様、みなさま  
富田悦哉です。

住宅街の道で子どもらが遊び放題とは、うらやましいです。そのような環境をぜひ守っていただきたいと思います。

さて、道路交通法ですが、  
第五章 道路の使用等

第一節 道路における禁止行為等  
(禁止行為)

第七十六条の4

何人も、次の各号に掲げる行為は、してはならない。

- 一 道路において、酒に酔つて交通の妨害となるような程度にふらつくこと。
- 二 道路において、交通の妨害となるような方法で寝そべり、すわり、しゃがみ、又は立ちどまつていること。
- 三 交通のひんぱんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること。
- 四 石、ガラスびん、金属片その他道路上の人若しくは車両等を損傷するおそれのある物件を投げ、又は発射すること。

(中略)

七 前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が、道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めて定めた行為

一見、自動車の側が自分勝手に解釈すれば、「じゃまなやつは違反」となりそうですが。

「二」は退去できない退去する気がないという場合でしょうね。

「三」は交通の“ひんぱん”な道路においてであります。“ひんぱん”とはひっきりなしに人車が往来するような場合でありましょう。

「一」～「四」とも無謀な行為でありしかも他人の通行を侵害して憚らないものを違法としていると思います。

やっかいなのは「七」ですが。

道路交通法は互いが安全に道路を共用し通行するのが理念ですから、「ような程度」とか「ひんぱんな」とか線引きは微妙です。つまりある者を道路から完全排除してしまうことは避けているのです。この微妙な部分については互いの配慮、譲り合いで対処という考えなのではないでしょうか。「道とは袖摺りあう場所」という前提で法律が作られている、そういう意味では特殊な法律です。

法律を振りかざして白黒つけることで社会性が育つものでもないでしょう。むしろ道路で遊び、他者に道を譲る経験のなかで得ることは大きいでしょう。

クルマが通行するところには何も無いスッキリとした街、子どもが道路で遊んでいる街、どんな街がどのように真に望ましいのか、深くイメージできたらと思います。

**Tue, 2 Jun 2009**

皆さま

梅沢です。多くのコメントありがとうございます。とても参考になりました。

(清水さん、井坂さん)

>>法的には、道路で遊んでは(遊ばせては)い  
>>けないことも、

>清水さんも指摘されていましたが、そのよう  
>な法規定は無かったと思います

以前ネットで調べたときに、どこかの警察のサイトでそのような表現を見かけたことがあるのですが、条文にあたってませんでした。思いこみをしてまして、失礼しました。

(井坂さん)

>もし何か言われたら、具体的に何法の何条に  
>違反しているのかと問うてみてください。

>大抵の場合、まともな答えは返ってこない(つ  
>まり根拠のない言いがかりに過ぎない)と思  
>います。

法的な根拠が明確でないのであれば、おっしゃるように対応できますね。心強いアドバイス、ありがとうございます。

(富田さん)

>道路交通法は互いが安全に道路を共用し通行  
>するのが理念ですから、「ような程度」とか  
>「ひんぱんな」とか線引きは微妙です。つま  
>りある者を道路から完全排除してしまうこと  
>は避けているのです。この微妙な部分につい  
>ては互いの配慮、譲り合いで対処という考え  
>なのではないでしょうか。「道とは袖摺りあう  
>場所」という前提で法律が作られている、そ  
>ういう意味では特殊な法律です。

譲り合いで対処することを含んでいる…なるほどユニークな法律です。逆にいうと、「譲り合い」の部分で解釈に差が生じ、軋轢が生まれるんですね。

クルマが譲るのか、人が譲るのか。幹線道路であれば、人がクルマに譲る面があってもやむを得ないでしょう。

ならば生活道路では、クルマが人に譲るのが筋というもの。対等な関係ならば。

しかし、「クルマ」と「人」が対等な関係であると思っていない大人がかなりいることでしょう。そこがやっかいだなと、いつも思います。

(井坂さん)

>特に、クルマの問題は大人の責任だと思って  
>います。

>私たちは、子供たちが安心して歩ける(遊んだ  
>って構わない)ような道にしなければならな  
>いと思いますし、そうすることで心身ともに  
>のびのびと健康に育ってくれるのかな、と。

まったく同感です。

「子どもは公園や学校の校庭などの広場で遊ばせるべき」との意見をよく聞きます。ですが、家を出てから公園なりに行くまでの安全確保については、考慮されてません。「親が同伴すればいい」「同伴できないなら、そもそも遊ばせるな」などと、手前勝手な発言が繰り返されるばかりです。

(二宮さん)

>しかも従わないと交通事故という死の制裁が…

子どもにあれこれ注意するのは、クルマに対する配慮もありますが、それ以上に、我が身を守るための術を身につける必要があるからです。就学前の子どもであっても、飛び出せば生死に関わる事故につながることを覚えないことには、いまの世の中を生き抜くことができません。

「死にたくなかったら、クルマに注意しろ」と子どもに言わざるを得ないなんて、なんていやな世の中なのではないでしょうか。

(富田さん)

>法律を振りかざして白黒つけることで社会性  
>が育つものでもないでしょう。

>むしろ道路で遊び、他者に道を譲る経験のな  
>かで得ることは大きいでしょう。

ほくもそう思います。公共の空間を利用する以上、他者に対する配慮をしなければなりません。それを身につけるための機会にもなる、機会としたい、と考えています。

皆さんどうもありがとうございました。

### Wed, 3 Jun 2009

みなさま

中林浩です。

わたしの家の前は、京都市内のほぼたて詰まった市街地の幅4mほどの道ですが、クルマが5分に一度ぐらい通るようなところですが、したがって、十分キャッチボールができます。

道は自動車が通るだけよりキャッチボールをする方が、豊かな利用ができていくわけですが、クルマに乗っている人がキャッチボールに文句をいったら、いかえすつもりで身構えながらキャッチボールしています。ところが、こういう条件のところではクルマの方がすみませんと頭を下げて通るような雰囲気があります。これはすこし意外でしたし、うれしいことです。

歩道があるような道では、キャッチボールはできませんね。幅員にもよりますが、歩道があるというのは自動車の道をゆずり渡しているという意味が強くなるようです。

50年ほど前なら、道の真ん中でまごとをしたり、たき火をしたりできたのですが、それは夢のまた夢です。

### Tue, 4 Aug 2009

足立礼子です。

だいぶ前に、道はだれのもの？への意見をと、杉田さんに言われていましたが、遅れてしまい、すみません。

「こどもが道草できるまちづくり」本の紹介で書いたことと一部ダブりますが、ご容赦ください。

わが子たちが小さい頃、家の近くは車の通りが少ないので、よく近所の子どもたちが集まって遊び、その周りで親もおしゃべりしました。あるとき、車が近寄ってきたので慌ててよけた拍子に、一人の子どもの手からプラスチックのおもちゃが落ちたことがあります。その車のドライバーはおもちゃをバリバリとふみ潰して通り過ぎ、一顧だにしませんでした。まるで「おまえらが悪い」と言わんばかりに。そのときの凍りついたような空気を、自分の身体が踏み潰されたような心の痛みを、今も忘れることができません。乾いたクルマ社会の現実を見るようでした。

Web投稿とWeb上での反応を読んで、わずか半世紀の間に大人の意識も貧しく変わってしまったなあと、暗澹たる思いにとらわれました。「子どもが道で遊んでもよいのでは？」、という意見もありましたが、それは積極的に意義を主張するものではなくて、車の妨げにならなければ、という消極的な意見です。道の主役はあくまでも車であり、車に迷惑にならないように配慮し、かつ自衛するというのが、すっかり市民の「良識・見識」として定着している、ある意味で洗脳されてしまったと思います。このことと、道の歩行環境が劣悪でもそれをやむを得ないと受け入れてしまう感覚、毎日各地で歩行者の被害が報じられても「仕方ない」と受け入れてしまう現実とは、表裏一体のように思えます。

新刊『こどもが道草できるまちづくり』は、子どもが道で遊ぶこと、遊びながら歩くことが子どもの心身の成長に欠かせないものであると「肯定」し、そんな道のあるまちにしていこうという内容です。

今井博之さんが紹介しているスイスの「チューリッヒ・スタディ」研究では、子どもが街路で遊べる居住区(ボンエルフ)で生まれ育った子どもと、街路で遊べない居住区で生まれ育った子どもの5歳時点での違いを比べると、前者のほうが外遊びの時間が圧倒的に長く、遊びの種類

も多いこと、さらに、前者のほうが運動発達、社会性行動、自立性も優れているという結果が示されています。それだけでなく、大人同士が知り合いになり、一緒に出かけたり会話をしたりする割合も、前者が後者の2倍くらい多いという結果にも驚かされます。人のための道は、大人も育てる！

また、水月昭道さんは、車の危険が少なく人家の多い通学路と車の多い直線的な通学路での子どもの様子を実態調査し、前者では子どもたちがいかに創造的にいきいきと過ごしているか、友だちだけでなく道の周辺の人々や暮らしといかにかかわりを紡いでいるかを伝えています。

子どもは公園や学校で遊べばいいじゃないか、という人は多いけれど、「遠くの囲い」の中ではなく、やはり人々の暮らしと地続きになった「通り道」の存在は大きい。そこが子どもにとっても大人にとってもコミュニティの始まりであり、人が社会的動物として成長するうえでかけがえない空間だということを、あらためて思います。

そんな考えは過去のもの、というのが現代人の大半の意見でしょうか。ただ、先のWeb投稿への反応が多かったのは、それだけ道で遊ぶことや道の使われ方について、人々の関心が高いことを示しているようにも思います。案外多くの方が（特に子育て中の親は）、クルマ優先の道の現状に漠然とした疑問や不満を多少なりとも感じているのではないかと、それを意識の底にやむなく眠らせているのではないかと、という気がします。「道はだれのもの？」という議論が全国的にもっと沸き起こって、道は車優先で当たり前という認識に風穴が開くとよいと、期待を込めて思います。

**Tue, 11 Aug 2009**

足立様、みなさま

富田悦哉です。

この話の取っ掛かりとなった読売新聞 YOMIURI ONLINEの掲示板「大手小町」の「道

路で遊ぶのは普通？」<http://komachi.yomiuri.co.jp/t/2009/0526/241790.htm?o=0&p=0>の一連のやりとりは、(1)元の投稿者と近所住人のトラブルと(2)道路で遊ぶことの是非の議論が混ざっています。

私が危惧を覚えるのは、(1)の解決を図ろうとするに(2)で道路で遊ぶそのことまで問題にされていることです。

元の投稿者と近所住人の意思疎通の問題、クルマという殻が障壁になっている問題、近所住人の性格の問題など、他に解消すべき事項があるかもしれないのに。

掲示板「大手小町」での双方の主張はほぼ“想定内”と思います。しかしその歩み寄りのなさには暗澹とさせられました。

こんな形の議論で折り合いがつかない場合、現状で行政の裁定を迫れば、道路遊びへの制約が増す一方ではないでしょうか。

(2)についての問い直す会的な主張は『子どもが道草できるまちづくり』にもまとめられています。それはそれでいいのですが、実際に道路遊びを非難する人と対峙するはめになったら、どこから話したらよいだろうと惑います。これは正義がどちらにあるということとは少し違う話ではあります。

古来の道は人々が日々踏み固めることでできあがってきたわけで、もちろんその上ではケンカもあったことと思いますが、ある日突然結論が出てしまうものでもなく、その地面には長い年月が積み重なっているのでしょう。

そういえば、私は道路で遊ぶような日常生活を大切に積みたいです。遊ぶ姿が近所の風景と化すように、子どもと遊び、子どもを見守ります。

世間とマスコミは“法の番人”のような名前の“清純派”タレントの覚醒剤依存をさかんに責め立てる。これに対して、単にストレス解消だけが目的で千円乗り放題の高速道路をクルマで走行する高速道路の低速化の“貢献者”に対する糾弾の声は全く聞かれない。

薬物については医師などが行う医療行為以外はたとえほんのわずかでも私的な使用や服用は違法である。同じ常習性があると言っても飲酒や喫煙で短期間で体も心も壊される人は少ないのに対し、覚醒剤などの薬物は短期間で体も心も壊されるからのようだ。

だが、まだまだ怖い依存症がある。それも“国家公認”どころか“国家推奨”の依存症だから恐ろしいこと限りない。

それはクルマの使用のことであるが、過去数十年間、クルマは生産段階から国家の基幹産業として手厚く公的機関から支援され、道路などクルマの円滑な走行のためのインフラ整備のために巨費が投じられてきたほどだから、クルマ使用の大衆化はまさに国策のようなものであったといえる。

むろん、高速道路の千円での乗り放題や民主党が約束している高速道路の無料化政策もその一環であるが、昨日の静岡での地震の復旧事業の中で最優先とされているのも東名高速道路の

路肩崩落の復旧であることがそれを雄弁に物語っている。

最近の各地での豪雨や竜巻等による被害は単にエルニーニョ現象ばかりが要因とは言えず、かなり地球温暖化による気候激変に因るところが大きく、クルマが地球温暖化の主役(クルマの走行を支えるクルマ社会全体を含む)であるにもかかわらず、日本人の多くはあいも変わらずクルマを手放せないでおり、わずかの距離でもクルマを走らせる。

もはや生活には欠かせなくなっているからだと言われているが、単に日常生活でのストレス発散のために「高速千円乗り放題」をどんどん活用しようとしたがる人物も少なくない。これでは法子さんの違「法」な覚醒剤使用と大差がないではないか。

否、覚醒剤使用は非使用の他人に直接的に害悪を及ぼすことはないのに対し、クルマの使用は二酸化炭素や大気汚染、騒音等をばら撒き、他人に対する死亡事故さえ数多くもたらすから、この意味では覚醒剤使用よりも害悪が大きい。

そのような人物が多いからこそ“高速”道路はすぐに“渋滞”道路になってしまい、“車用族”のストレスを更に高めるばかりでなく更に二酸化炭素の排出量を高めるのである。

(山形県山形市在住)

お盆休みに実家に行った。

クルマで1時間弱の道のり。9時半ころ家を出て、10時過ぎに実家着。両親と一緒に、お墓参りをして、昼食を食べに行き、ボウリング場で遊び、子どもらに誕生日のプレゼントを買ってもらい、叔父の家に行って仏壇に線香を上げ、実家に戻って晩ご飯をごちそうになり、8時過ぎに出て9時に帰宅。この間、移動はすべてクルマ。

実家へは、電車で行くこともできる。最寄り

駅から2回乗り換えて、歩きや待ち時間など含めて1時間40分ほどの道程。料金は夫婦と子ども2人(中学生と小学生)で、片道3500円くらい。

ただこの場合、実家に着いたあとの移動が困難となる。実家には普通乗用車が1台。両親と我が家の全員では乗りきれない。今回移動した範囲だと、自転車ではとても回れない。父か母が留守番することになっただろう。

クルマを所有する前は、父がわざわざ我が家

まで送り迎えしてくれた。細君はたいいてい留守番だった。

父は運転は苦にならないと常々言っている。また往復の車中での2時間弱、あれこれと話をするのだから、それはそれで親子の触れ合いの時間かもしれない。とはいえ、そんな父ももう70歳。送迎させるのも親孝行、なんて言っていられる年齢ではない。

電車なりの公共交通機関を使うか、クルマを使うかとなったら、実際問題としてクルマを選ぶ。そのほうが移動時間が短く、直接の出費が少なく、現地での移動も容易なのだから。

細君の実家は宮城県。家族全員が新幹線を利用して帰省すると、片道でざっと4万円強の出費。少しでも安くあげようと、ほくだけ高速バスを使ったこともある。だが、昨年からはクルマで行っている。1台に4人が乗って、高速道路代・ガソリン代をひっくるめて、片道1万円弱で納まる。正直いって、この差は大きい。

そして、ほくの実家と同じく、向こうの親戚回りをしたり、遊びにゆくには、クルマは不可欠。バスやタクシーで行くと伝えると、先方からクルマで迎えに来てくれるような土地柄。善意に甘えてばかりでは肩身が狭い。

ご近所さんには、九州にご両親が住んでいるお宅が何軒かある。多くは丸まる1日かけてでも、

クルマで帰省している。そんな気持ちも今ではわかる。この夏、飛行機を使って家族揃って帰省したお宅では、運賃が10万円かかったと嘆いていた。飛行機も新幹線も、そもそも料金が高すぎるのだ。

夏休み期間中に、都内の美術館でおもしろそうな企画展があり、その近くの映画館で子どもが好きな映画を上映していた。連れて行ってやろうかと考えてみたが、思いのほか費用がかかることがわかり、けっきょくやめた。家族4人で出かけたなら、美術館入館料と映画料金と食事代で約1万円、加えて電車賃が1万円以上かかるからだ。

子どもには貴重な体験になるはずだと、だいたい悩んだのだけど、先立つものが心許ないのが現実だった。ああクソッ、もっと収入があれば……と思ってもどうにもならない。

クルマのほうが直接の支出が少ない、というのは、自動車保険や各種税金などの維持費と、社会的費用を無視した考えだとわかっている。

わかっているが、現に目の前に自家用車があり、使っても使わなくても維持費がかかるのであれば、それ以外の出費を抑えるためにも使いたい、というのがホンネだ。

(茨城県つくばみらい市在住)

## 投稿

## 「臓器移植法A案」成立に思う事

佐藤清志

前号でもご紹介しましたように、衆議院解散前の両院国会において「脳死・臓器移植法」が最も推進派の意見であるA案で、予想に反してあまりにもあっけなく通ってしまった。国民に対しても何の詳しい説明もされず、しかも解散総選挙がちらつくゴタゴタ国会の中での可決成立は、推進反対の意思を示していた私たちにとって、強い憤りを覚えずにいられませんでした。

解散により、その他の衆院通過中の他の法案は、すべて廃案となった事を考えると、少しでも早い移植を待つ患者がいるからとはいえ、「審

議は尽くされたのか」「採決を早まってしまうのではないのか」などの思いが込み上げてなりません。

可決成立してしまったからには、一年後に迎える施行時点において、小児における脳死判定や提供の有無にかかわることのない脳死状態の患者とその家族のケア(長期脳死といわれるお子様を看病している家族が「無駄な看病をしている」「なぜ、臓器を提供して助けてやらないのか」などと世間から苦しめられる恐れがあります)など、少しでも悲劇を生まないものにしてかな

ればならないといった次の目標が、今のわたしたちには課せられました。

何と言っても人の命に直結する問題なので、「とりあえず」「一応」などといった安易な対応

では済まされないのです。

8月16日(日)の朝日新聞には以下のような一般読者の声が寄せられていましたのでご紹介させていただきます。(東京都品川区在住)

### 保険証の裏が臓器提供欄とは

協会けんぽ(以前の政府管掌健保)の保険証が変わるということで、新しいカード式保険証が届いた。保険証の裏の臓器提供の意思表示欄を見て驚き、不快になった。

強制ではなく保護シートも張れると説明されている。しかし、扶養家族も個別にカードを持つので、幼児虐待やドメスティック・バイオレンス(DV)などで、悪意の第三者に記入される恐れはないのだろうか。いちいち筆跡鑑定などしないだろうから、後で間違いだったでは済むまい。

気持ちが変わった場合はカードを再発行すると書いてあったが、重病人や心身の弱った人たちはできるだろうか。不信感でいっぱいである。

自由意志で提供の意思を記入して携えるカードと、医療受診で必ず提示しなければならない保険証に記入させられることとは、別だろう。迅速な臓器提供のためというのだろうか。

これほど重大な事を三つの選択肢から選び丸を付けるだけということも含め、保険証の裏についてのように印刷するとは何と軽い扱いなのかと、背筋が寒くなる。

(新潟市 主婦 48歳)

## 投稿

## クルマ減らしに MAKE the RULE キャンペーンにご参加を！

関目 実

地球温暖化防止の観点からクルマ減らしを考えている者です。地球温暖化防止のため、複数の個人、団体が提携して、MAKE the RULE キャンペーンを立ち上げ広めています。地球温暖化をくい止めるため、1)日本でのCO<sub>2</sub>などの温室効果ガスの中長期的な削減目標(2020年30%削減、2050年80%削減〔1990年比〕)を定めること、2)温室効果ガスを確実に減らすためのしくみ(ルール)(CO<sub>2</sub>を減らすことが報われる経済的なしくみ〔政策〕)を作ることを柱にしています。署名では、環境税の導入なども提言し、クルマ減らしのためには役に立つものと考えられます。今現在20万くらい署名が集まっています。皆様も是非ご参加ください。

MAKE the RULEキャンペーンの参加はとて

もカンタンです。

◇パソコンでは、<http://www.maketherule.jp/>  
◇携帯電話では、<http://www.maketherule.jp/m/>

署名用紙は、キャンペーンサイトからダウンロードできます。MAKE the RULEキャンペーンの事務局は、

〒102-0083

東京都千代田区麹町2-7-3

半蔵門ウッドフィールド2F

TEL:03-3263-9210

FAX:03-3263-9463

E-mail:jimjim@maketherule.jpです。

(奈良県宇陀市在住)

上のタイトルは、会報56号の中の前世話人さんのメッセージからいただきました。

#### ◆会報56号、ありがとうございました

前号の56号は、総会の報告あり、その他の講演会の報告あり、盛りだくさん。読みごたえがありました。

「クルマ社会を考える」、「環境を考える」……等の主張に沿うさまざまな言葉に接し、心強く思っています。

総会への会員メッセージの中で、ある方は言っています。「車を運転しないと気楽だ、旅行は電車が一番、歩くのは楽しい等々、職場で頑張っているのを期待しています。」——同感です。ある世話人さんは、「会員になってくださっている皆様に感謝して、その中でも粘り強く活動している方の訴えや報告をかみしめて世話人として私にできることを見いだしていきたいと思います」と、私たちを励ます言葉を送ってくださっていて嬉しく思います。またある地域連絡係の方は、「日頃からクルマ、ケータイ、ゲーム機などの便利さに無意識に慣らされると、人間は隣人を思いやる力を失っていき、社会性を欠落させたままの人が増えて社会が衰弱していくのではないかと心配していたが……」と語り、講演会で講師を務められた筑波大学の先生の言葉に賛意を表しています。また事務局の方は、「高速道路、都市計画道路を問わず、(道路の)新規建設などもっての外です。この運動は“問い直す会”の実力からすると手に余るかもしれませんが、道路に反対する理論だけでも磨いておきたい」と、私たちを激励しています。まだまだ他にたくさんありました。うれしく拝読しました。

#### ◆クルマあり生活に入られた方の一文を読んで

つくばみらい市在住のUさんは、おくさんと2人の子供さんとの4人家族で、今までクルマなし子育てを頑張ってきたのに、生活上いろいろとやむをえずクルマあり生活に入ったと書いて

ておられます。私の場合、結婚して、通勤、買い物、子育て等に便利にとJRの駅まで片道徒歩10分の所に居を定め、今に至っています。しかし私たちが住みついて35年、この町も大きく変化しています。私たちが住み始めた頃、竜ヶ崎市の人口は4万人を少し超える程度でしたが、今は8万人に迫ろうとしています。その間に、JRの駅からは遠く、さらに遠くにいくつものニュータウンができ、町は大クルマ社会になりました。地元の関東鉄道バス会社は頑張ってくれていますが、利用者は少数派です。JR駅近くよりニュータウンの方に大型商店が多く立ち並んでいます。Uさんもこういうところにお住まいかと推測します。リクリエーション、体力づくり、買い物等、クルマありの方がずっと生活しやすいのでクルマ利用生活に入られたのでしょうか。

会報56号で会の代表の方が書いています。「私たちは住む場所も変えていかねばなりません。鉄道や路面電車が利用できる場所、バスの利用できる場所に移っていかねばなりません。」もう遅いとあきらめてしまうのではなく、温暖化防止に向けて、都市再編に声をあげていきたいと思っています。

#### ◆お盆休みの帰省の報道を聞いて

8月8日(土)、お盆休みに入り、ふるさとへ向かうクルマの渋滞についてテレビは気にかかることを報じていました。高速道路の通行料金が値下げになり、クルマでの帰省がどっと増えているとのこと。安い料金へ人が流れるのは当然です。しかし地球温暖化防止には、クルマ利用は自粛されねばならないことはいろいろなデータが語っています。なぜ値下げなのか。クルマ利用を促す施策は国も道路公団も決してとってはならないと声を大きくしたいと思っています。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

## 〈世界道路交通犠牲者の日〉に参加しましょう (World Day of Remembrance for Road Traffic Victims)

清水真哉(世話人 とりまとめ担当)

毎年11月の第三日曜日は国連総会決議で定められた、交通犯罪被害者の救済及び、交通犯罪予防のための取組の重要性を啓発するための国際デーです。

日本では今年も札幌、東京、大阪の三都市で関連行事が開催されますのでご案内いたします。

### ■北海道での集い

#### 交通死傷ゼロへの提言～世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム～

##### ●内容

国連とWHOが提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に連帯し、道路交通による犠牲者を追悼するとともに、悲劇を繰り返さず、交通死傷被害ゼロを実現するための課題と方策について、被害者のメッセージ、基調講演、報告・提言などを通して参加者とともに考え、広く訴える。今回のテーマは、被害ゼロのために、クルマ社会の幻想としてのスピード社会を問うことを掲げる。

##### ●日時・会場

平成21年11月13日(金) 18:00～20:40  
「かでの2・7」4階大会議室(200人定員)

入場無料

札幌市中央区北2条西7丁目

##### ●主催

北海道交通事故被害者の会

##### ●後援

(行政機関等、以下依頼中)

北海道(環境生活部生活局くらし安全課)

北海道警察本部(交通部交通企画課、警務部警務課 犯罪被害者支援室)

札幌市(市民まちづくり局 地域振興部)

##### ●協力

交通権学会北海道部会(理事 川村雅則 北海学園大学)

クルマ社会を問い直す会(北海道地域活動連絡係 中村よしあき)

「道はだれのもの?札幌21」(事務局 札幌市西区 大場方)

スローライフ交通教育の会(事務局 札幌市西区 前田方)

##### ●プログラム

(1)「ゼロへの願い」: 追悼と被害者の声

(2)「ゼロへの提言」: 基調講演

まちと生命を守る「脱・スピード社会」を～北海道から世界へ、悲しみを希望に～

講師: 小栗幸夫氏(千葉商科大学教授)

(3)「ゼロへの誓い」

報告、挨拶

### ■東京での集い

東京での世界道路交通犠牲者の日は「全国交通事故遺族の会」が中心となって、11月15日(日曜)、東京港区の日本財団ビル(2F)で朝10時から開催されます。

詳細はまだ未定とのことですので、近くなりましたら「遺族の会」のホームページでご確認下さい。  
<http://www.kik-izoku.com/>

### ■大阪での集い

#### 「交通死ゼロ」をめざして ～世界道路交通犠牲者の日の集い～

●日時 11月15日(日)午後1～5時

●会場 大阪市立中央会館ホール  
(地下鉄長堀駅南東5分)

##### ●内容

・追悼セレモニー(会員の話含む)

・講演: まちと生命(いのち)を守る「脱・スピード社会」を～大阪から世界へ、悲しみを希望に～

小栗幸夫氏(千葉商科大学教授 ソフトカー・プロジェクト・チーム代表)

・朗読劇(TAV会員)

・会場内でTAVのパネル展示

●主催 TAV 交通死被害者の会

●共催 大阪府・大阪市

●後援 クルマ社会を問い直す会

## おすすめ書籍の紹介

### ■仙田満・上岡直見編 『子どもが道草できるまちづくり —通学路の交通問題を考える』

B6判、224ページ、2000円＋税  
2009年7月刊、出版社 学芸出版社



この本は、2007年4月にこども環境学会横浜大会において、クルマ社会を問い直す会とエコ・クリエーターズ・クラブ、こどもとコミュニティのための道研究会(略称こみち研)が中心となって開いたシンポジウム「道草のできるまちづくり」がもとになってできたものです。シンポジストの1人であった上岡直見さんが本にすることを提案され、企画・編集作業実務の労をとってくださり、2年をかけてようやく発刊にこぎつけました。

本書の大きな特徴は、専門分野・関心事の異なる10余名の執筆陣が、「道と子ども(歩く人々)の安全・健やかな成育」という観点から、今のクルマ優先社会に問題を投げかけ、あるべき道とまちのあり方を考えている点にあります。このような切り口の本は過去に例がなく、新しい問題提起の書といえるでしょう。

題名にある道草という言葉は、道と人とのつながりの奥深さ、道が本来持っていた(持つべき)役割を伝えるキーワードであると、私はとらえています。

子どもにとって、歩くことと遊ぶことは一体です。子どもたちは道でさまざまな人々や出来事に出会い、遊びを紡ぎだしながら多くのことを学び、心身を強

くしていきます。本書は、「あてがいぶち」の公園ではなく、家の近くや、家と学校などの他所を結ぶ道という空間が、子どもの心身の成長にとっていかに大きな意味を持つかを、調査や研究をもとに考察しています。さらに、子どもも大人も安心して歩いたり集ったり遊んだりできる道は、交通事故削減、防犯、コミュニティーの創出などにも役立つという研究も報告されています。

おそらく50～60年前までは、道は人が往来し、集う場でもあったはずですが、急激なモータリゼーションによってまたたく間に車のための走行路となり、子どもが遊ぶことはおろか安全に歩くことさえ保障されない空間となりました。本書では、その急激で強引な変化の様子や、その結果子どもたちがどんな状況(被害)にさらされてきたか、心身にどんな影響を受けてきたかも解き明かしています。また、交通安全教育や通学路の交通安全対策が何のためにどう進められてきたかの分析、国内外の歩行者安全対策の紹介、そして、子どもが安全に歩いたり遊んだりできるまちづくりの地域的な取り組み例、意識変革のためのモビリティマネジメントの紹介等もされています。

執筆陣には本会の今井博之さんも主執筆者の一人として加わり、鈴木一之さん、佐藤清志さんもそれぞれの視点からコラムを執筆しています。ぜひ多くの皆様にお読みいただき、地域での活動にもお役立ていただけたらと思います。

\*購入ご希望のかたは、足立(メールアドレス: reiada@if-n.ne.jp)までお知らせいただければ割引値でお分けいたします。また、学習会等で販売される場合も、ご連絡ください。

\*34ページの「道はだれのもの」を巡る意見交換でも内容に少し触れています。

編者： 仙田満(子ども環境学会会長、放送大学教授、子どもの遊び場や成育環境を研究)  
上岡直見(環境自治体環境政策研究所主任研究員、交通問題の専門家)

執筆陣： 椎名文彦(元小学校校長、子どもの交通安全の歴史などを研究)

今井博之(小児科医師、本会会員、交通静穏化、交通事故予防を研究)

水月昭道(立命館大学衣笠総合研究機構研究員、子どもの道草について研究)  
木下 勇(千葉大学教授、子どもの遊びとまちづくりを研究)  
久保健太(東京大学大学院在籍、交通教育、子どもの遊びなどを研究)  
寺内義典(国士舘大学准教授、交通工学、都市計画などを研究)  
谷口綾子(筑波大学大学院講師、モビリティマネジメントを研究)  
佐藤清志(本会会員、交通犯罪被害者遺族)  
鈴木一之(本会団体会員、環境NGOエコ・クリエイターズ・クラブ代表)  
足立礼子(本会会員)

\*編者、執筆陣の紹介文責は足立にあります。

## もくじ：

はじめに——道を子どもたちに返そう(仙田 満)

### 序 通学路はどんな場なのか(椎名文彦)

- 1 伝統を受け継ぐ通学路／2 学校に通じる道／
- 3 形成力を秘めた道／4 通学路での子どもの歩き

## 第I部 劣化した通学環境

### 第1章 クルマ優先社会と通学路(今井博之)

- 1 なぜ道草ができなくなったのか／2 モーターゼーションが子どもの命を奪ってきた／3 子どもが遊べる空間は100分の1に／4 子どものための「道」

### 第2章 クルマ社会が子どもにもたらす害(今井博之)

- 1 大気汚染・騒音・地球温暖化／2 肥満／3 子どもの交通事故の現状

### 第3章 遊びの喪失と発達への影響(今井博之)

- 1 子どもにとって遊びとは／2 道遊びの意義—チューリヒ・スタディ／3 「子どもにやさしい道」の提言

★Column1 デルフト宣言(今井博之)

### 第4章 「安全・安心」フィーバーに巻き込まれる子ども(水月昭道)

- 1 「安全・安心」のフィーバーとどう向き合うか／2 監視社会と子どもの行動／3 岐路に立つ「通学路」

## 第II部 失われつつある「道草」

### 第5章 子どもの遊びの質の変化(木下 勇)

- 1 地域の変化と子ども／2 道草・道と子どもの

成長／3 遊び場の四世代の変化／4 子ども道・猫道

### 第6章 現代の道草ウォッチング(水月昭道)

- 1 ある初夏の日に体験した道草／2 道草の意義／3 どんな通学路が「いい道」なのか

## 第III部 社会は通学路をどう扱ってきたか

### 第7章 学校と通学対策(椎名文彦)

- 1 事故防止を抱えた道／2 通学対策が内包する課題／3 通学対策の要件／4 通学路の再生は脱クルマから

### 第8章 交通教育と交通施設による安全確保(久保健太)

- 1 「安全」を確保しなければならない場としての「通学」路／2 「教育」による交通事故防止の時代／3 「施設」による交通事故防止の時代／4 「道路分化」による交通事故防止と道草の復活

★Column2 交通「事件」被害者の経験から(佐藤清志)

### 第9章 これまでに行われてきた面的対策(寺内義典)

- 1 面的対策の経緯とこれから／2 欧米における面的な交通安全対策／3 日本における面的な交通安全対策／4 面的な交通安全対策の成果と課題

★Column3 偽の「青」信号—分離信号の必要性(佐藤清志)

### 第10章 クルマ依存社会からの脱却(谷口綾子)

- 1 モビリティ・マネジメントの取り組み／2 学校教育におけるモビリティ・マネジメント

## 第IV部 通学路を子どもの手に

### 第11章 子どもの参画で子どもにやさしいまちづくりを(木下 勇)

- 1 子ども参画の重要性／2 子どもにやさしい都市／3 子ども参画のまちづくり／4 子どもが動いて地域が変わる

★Column4 自動車内における子どもの受動喫煙問題と喫煙運転の危険性(鈴木一之)

### 第12章 アクションプラン——提言と実践(木下勇、久保健太、椎名文彦)

- 1 アクションプランへの提言／2 学校から遊び場を広げる／3 「道路分化」への展望／4 各地の実践例

おわりに—シンポジウムを開催するまで(足立礼子)

(足立礼子・地域活動連絡係)

同じ石油エネルギーを元に、ガソリン車を走らせる場合と電気自動車を走らせる場合とを比較すると、石油の持っているエネルギーの内、人なり貨物なりを運ぶのに有効に使われるエネルギーは、電気自動車の方が2倍から4倍多いというデータがあります。電気自動車の方が総合的なエネルギー効率が高いということです。

ガソリン車を走らせる場合は、原油からガソリンを精製しそれをユーザーに運ぶ過程ではさほどロスが発生しないのですが、ガソリンを燃やし車を動かす過程で廃熱になってしまう部分や機械を動かす際に失われるエネルギーロスが大変大きいそうです。一方電気自動車の方は、原油のエネルギーを電気エネルギーに変換する過程で多くの廃熱が発生しロスが大きいのですが、その後の送電ロスや電気エネルギーを動力に変換する際のロスは機械体系がシンプルなこともあり比較的少ないそうです。そして総合効率が先ほどのように2倍から4倍電気自動車の方が優れているということになるそうです。

このことはCO<sub>2</sub>削減の観点からみると、ガソリン車を電気自動車に置き換えることはCO<sub>2</sub>の発生を1/2から1/4に減らす効果があるということになります。

それでは電気自動車への転換を政策的に推し進めるべきでしょうか。

人を運ぶ場合、自家用車からトラム・鉄道に転換すると、CO<sub>2</sub>をトラムで1/6、鉄道で1/9に削減できるというデータがあります。

また貨物を運ぶ場合、営業用貨物自動車から鉄道に転換するとCO<sub>2</sub>を1/7に削減でき、自家用貨物自動車から鉄道に転換するとCO<sub>2</sub>を1/50に削減できるというデータもあります。

現在において、CO<sub>2</sub>削減のためにどのような交通手段を選択すべきかといえは、電気自動車への転換ではなく、トラム・鉄道への転換こそが正解であるといえます。

私たちは、(交通事故や交通弱者等の問題を持ち出すことなく) CO<sub>2</sub>排出の観点のみからみても、電気自動車への転換を進めるべきではなく、トラム・鉄道への転換を進めるべきだと声を大きくすべき

でしょう。

ただし、ここで比較参照しているトラム・鉄道のCO<sub>2</sub>排出原単位は日本の現状に基づくデータですが、それは利用密度次第で大きく変動するものです。トラム・鉄道を新たに計画する場合は十分利用密度が高くなるような都市計画上の措置が必要です。

電気自動車には、加えて、現時点では、電池の価格が大変高い、しかも電池の容量が十分でなく航続距離を長くできない、という大きな弱点があります。その結果、ガソリン車に置き換わることには自動的に大きな制約がかかっています。

問題は将来です。将来クルマはどのような位置を占めるのでしょうか、占めさせるべきでしょうか。このことはこれからの産業構造のあり方、経済のあり方を大きく左右します。

地球温暖化への対応が進み、脱化石燃料もしくはCO<sub>2</sub>削減が進むならばクルマからのCO<sub>2</sub>排出はさしたる問題ではなくなるはずですが。

電池の価格は下がり容量もアップするでしょうから、この面からの電気自動車への制約は小さくなるでしょう。

電気自動車とトラム・鉄道の比較選択が問題になると思います。

大量輸送が可能なトラム・鉄道の方がエネルギー効率は勝ると思いますが、発着地および移動時間の選択の自由度が高く同時に荷物が運べる電気自動車の利便性はトラム・鉄道を大きく上回るものと思います。

社会が比較選択する上でのキーポイントは結局、交通弱者の発生を抑制できる交通手段はどちらか、交通事故発生を抑制しうる交通手段はどちらかということになる気がします。後者についてはおそらく今後クルマの技術的な対応が大きく進むと思いますし、また進ませねばいけないと思います。となるともっとも大きなポイントは交通弱者を電気自動車の元で生み出さないですむかという点だろうと思います。電気自動車社会が交通弱者をなくせない・生み出すとすれば、将来の基幹的な交通手段はクルマではなくトラム・鉄道でなければならないということになると考えます。

●クルマ社会を問い直す会では自公政権の高速道路週末千円政策、および民主党の公約である高速道路無料化に反対の姿勢を表明しています。しかし私たちのこの主張は、実は二つの意味で矛盾を含んでいます。

現在の高速道路料金が高いことの主たる理由は、プール制と呼ばれる仕組みにより、徴収された料金を新規の高速道路建設に回しているからです。高速道路料金を高いままにしておけという主張は、道路建設に関わる人たちには都合の良いものとなるのです。

無論、これ以上の道路、高速道路の建設はあってはならないことです。現在の高速料金の収入は新規の建設資金には回さず、これまでの道路建設の負債の返済にもつぱら回さなくてはなりません。

では、道路建設のための借入金をすべて返し終わった後の高速料金はどうあるべきなのでしょう。ここに私たちの主張の二つ目の問題点が隠れているのです。

今の高速料金の高さが自動車利用を抑制する効果を有していることが、高速料金引き下げ政策により浮かび上がってきました。しかしこれは料金プール制により高速料金が高止まりしていることの副次的効果であり、始めから高速道路の利用を抑制することを目的に高額の高速料金を設定している訳ではないのです。

ですから新規の道路建設をせず、過去の借り入れも返し終えたら、高速料金が道路の維持管理に必要な程度の額にまで引き下げられることは自然なことと言えます。

しかしそれでも高速料金が大幅に下がれば、現在の高速道路週末千円が引き起こしているフェリーや高速バスや鉄道の利用者減少という事態はやはり起きて来るでしょう。その時にも私達は公共交通の経営安定という目的のために、本来の必要経費以上に高く高速料金を設定せよと主張できるのでしょうか。これは不可能ではないにしても理論づけることは簡単なことではありません。また、その料金収入を何に用いるのかという問題も出て来ます。自動車利用抑制のためならガソリン税の引き上げや炭素税等の方法も選択肢としてあり得るわけです。

そもそも道路ばかり高規格のものを造り過ぎました。その一方で鉄道は前近代的な設備のまま放っておかれ、料金もサービスに見合わず高すぎます。これでは公共交通が自動車に負けるのも無理はありません。鉄道に税金を入れて、つくばエクスプレス並みの高規格に作り直した上で適正な乗車料金に抑えることにより、高速道路に対して競争力を付けさせるという方策も必要です。

少し気の早過ぎる議論をしたかも知れません。

我々が今、本当に主張すべきことの第一は、高速道路の新規建設をきっぱりと止めること、第二にこれまでの道路建設の借り入れを税金ではなく料金収入により支払わせることです。

それから忘れてはならないことは暫定税率を廃止させないことです。これも道路建設に使われるのでは何のために廃止に反対するのか分かりませんから、一般財源化を徹底させることが大事です。これらを私達は粘り強く訴えていきたいと思います。(清水真哉)

●夏は、なかなか能率が上がらないので(この原稿を書いているのは8月中旬)、普段行ってみたいがなかなか行く機会がない場所へ、小旅行?をしています。

神社、仏閣、教会等に興味があるのですが、それは置いておいて、交通関係では、大宮の鉄道博物館に行ってきました。

JRの大宮駅から、徒歩で20分、ニューシャトルでは鉄道博物館駅から徒歩1分のところにあります。

主として、日本の鉄道の歴史を実物(列車)を展示して伝えることと、現在の列車のミニチュアに乗せることに重点が置かれているようです。

ターゲットは、小学生と高齢者に置かれているのかな、と考えます。

小学生をターゲットにするのは、モビリティマネジメント?の点からも正解かなと思います。ちょうど夏休み期間なので小学生が多かったです。このまま鉄道ファンでいてほしいものです。

高齢者にとっても懐かしい列車が展示されており、これからも高齢者が増えることからして高齢者にとっても興味の湧く施設です。

ただ、残念な部分もあります。

図書室もあるのですが、週末しか開きません。

また、ヒストリーゾーン(列車を展示している場所)の二階には、鉄道歴史年表が75メートルにわたってあるのですが、鉄道の歴史上重要な事項と、何とか列車が走り始めたとかの事項が同じ比重で示されているに過ぎません。

例えば、鉄道の国有化、や、逆に民営化(JR化)が本当に簡単な記述で済まされており、拍子抜けです。鉄道を日本の歴史?という点から捉えてみたい向きにはかなり物足りないのではないのでしょうか。

また、環境の面から他の交通機関と比較してどうかなどの展示もあるかなと探しましたが見つけれませんでした。

これらの点を投書したいと思い聞いてみましたが、博物館についての感想を投書できるポストは置いていないということでした。

以上、JRになっていい意味で商売感覚が出てきていると思わせる反面、JRの公的な側面をかなり捨ててのではないか、商売感覚がまだ不十分ではないか、とも思わせる博物館だなという感想を持って家路につきました。(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。

### 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。

### 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、地域活動連絡係は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化する意味もあります。世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡係は会則に規定はなく、「クルマ社会を問い直す」に添付される名簿に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方、という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる名簿に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

### お分けします

#### ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

※当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』-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~56号)-1冊100円でお分けします(送料は別)。会の14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56号送付時に同封した名簿参照)まで。

### 会計より 青木 勝

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

会員の皆様、会費を振り込みいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上に「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。

2009年4月1日から2009年8月11日までの会費・寄付納入者・団体は48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、青木までご連絡ください(会報56号に同封した名簿参照)。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 12/11 (金)、1/16 (土)

現在、東京ミーティングを月一回開催しています。  
ご参加ください。

以前は月の第4土曜日を中心に開催していましたが、会報の発送日変更に伴い、月の第2土曜日を中心に開催しています。気軽に参加してください。

**日時** 12月11日(金) 18:30~21:30

**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  
・上記のほかに、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。

12/11 (金)以降の予定は、1/16 (土)です。土曜日は14:00から、金曜日は18:30から開催します。

なお、日程、開始時間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56号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1月中旬
- 原稿締め切り：11月15日(締め切り厳守)をお願いします
- 送付先：林裕之(会報56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
- ・写真(解説つきで)やイラスト
- ・「私のイチおし」(おすすめの本や場所など)
- ・会・会員に関連する報道、投稿記事(新聞、雑誌など)
- ・調査研究報告などの長文もご紹介しします。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)でお願いします。電子メールの場合、ファイル添付が助かります。
- ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。

- ・タイトルを必ずつけてください。
- ・文が長い場合、小見出しをつける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。
- 原稿の著作者による校正は原則として行いません。著作者による校正を行うと編集作業の時間が伸び、編集側の負担が増えることが多いためです。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などにおいては著作者による校正の機会を設けますが、原則として編集者の校正に任せていただきます。尚、いただいた原稿で明らかな誤字脱字、明らかに不適切な言い回しがあり訂正すべき方向が明白な場合においては、著作者にお断りすることなく修正させていただきます。
- 会報は現在当会のホームページ<http://toinaosu.org>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しております。原稿をお寄せくださる方は、その点あらかじめご承知おきください。また名前について匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文