

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：林裕之・杉田正明

郵便振替口座：00140-7-39161

年会費：1口2,000円 複数口歓迎

58

2010年1月15日発行

(年4回発行)

一部400円(送料含)



コミュニティ道路：

新しく造成された住宅地には、車両が進入できない路地をよく見かけます。写真もその1つ。幼い子どもたちには格好の遊び場になることでしょう。手前の車道に、横断歩道か、路地の出入り口を示すペイントがあると、もっといいのだけど。(2009年8月、茨城県守谷市にて 梅沢博撮影)



歩道の杭：

国道の拡幅工事がなされ、広い歩道が整備されました。ところが、店の駐車場から次の交差点まで、歩道を走ってショートカットをするクルマや、歩道を駐車場にする輩が相次ぎ、すぐにこんな有様に。クルマ社会の民度が窺い知れます。(2009年10月、茨城県守谷市にて 梅沢博撮影)

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

- 「温暖化問題とクルマ」についての学習会を開催
(杉田正明) 2
- 横浜カーフリーデーに参加(後藤 昇) 6

調査報告等寄稿

- 交通・移動をめぐる問題
一夕張での地域調査結果から(川村雅則) 7
- 道路および高速道路をどうするか(清水真哉) 11

投稿

- 一自転車乗りの話(富田悦哉) 14
- 報告 山形市で自転車ゾーンの「社会実験」
始まる(小林和彦) 16
- 自転車と道路の使い方を見直そう(井坂洋士) 18
- 駅伝送り(神田 厚) 23
- 原付バイクとクルマ(山田寛人) 25

- ラクに流される自分を恥じる(梅沢 博) 26
- この会の使命は(木村孝子) 27
- ハローワークで始める脱クルマ(2)
「希望を集めて売ろう」(鈴木浩司) 28
- ニースのトラムに学ぶ(林 裕之) 29
- ベーシックインカムは地球を救う(小松敏郎) 30

案内

- 会・会員についての報道記事
「週刊金曜日」、世話人清水さんへの
インタビュー記事を掲載 32
- おすすめ書籍の案内(清水真哉) 32

メッセージほか

- 代表・事務局・会計より ほか 33
- 投稿規定／案内板 36

「温暖化問題とクルマ」についての 学習会を開催

杉田正明(世話人)

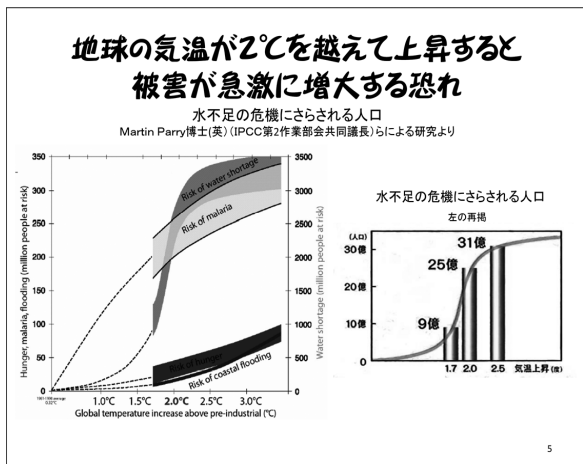
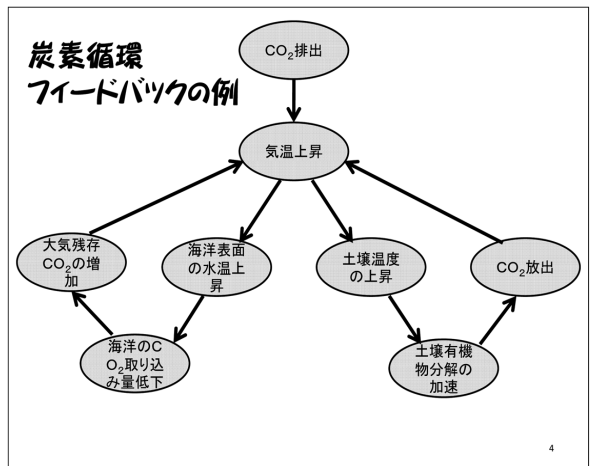
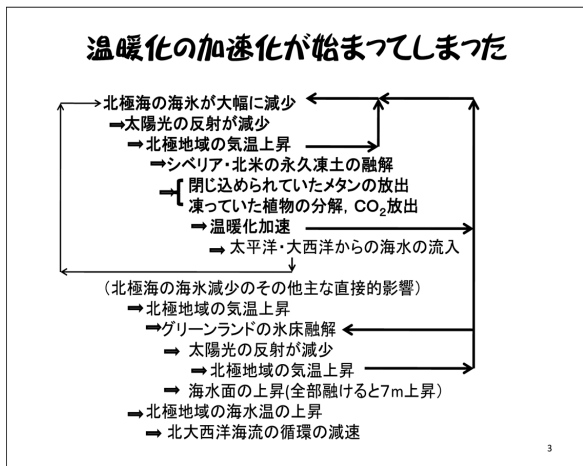
衆議院選挙投票日直前の8月29日に東京都港区の区立虎ノ門健康福祉館にて標記学習会を開催いたしました。私杉田が140枚のパワーポイント・スライドを使って報告させていただきました。

今回は温暖化問題の現状、再生可能エネルギーの現状、原子力やCO₂地中貯留の問題など、クルマの問題以前の温暖化とエネルギー問題について要点を押さえることに大きく比重を置きました。

報告を要約するのは大変なので、当日使ったスライド(一部加工)から22枚ほど抽出して以下にお示しします。言葉がないのでつながりがわ



かりにくいと思いますが、おおざっぱなイメージはお分かりいただけるのではないかと期待します。



2009年7月 ラクイラ・サミット

- 主要国(G8)首脳会議(ラクイラ・サミット)は、地球温暖化対策に関する首脳宣言を発表。「産業革命以来の気温上昇を2度を超えないようにするべきだ」との科学知見を認識する」と言及し、2050年までに世界全体の温室効果ガスを少なくとも50%削減、先進国全体では80%以上削減するとの長期目標を掲げた。
- 主要国(G8)に中国やインドなどの新興国を加えた主要経済国フォーラム(MEF)の首脳会合は、「世界の気温上昇は産業革命前と比べ2度を超えないようにするべきだ」との科学知見を認識する」と言及した首脳宣言を発表。しかし「2050年までに世界全体の排出量を大幅に削減することを目的とする」との表現にとどまり、削減の数値目標には合意できなかった。

IPCC第4次報告書

温室効果ガス濃度安定化レベルとCO₂排出量

カテゴリ	放射強制力	二酸化炭素濃度	温室効果ガス濃度 (二酸化炭素換算)	産業革命からの 気温上昇	二酸化炭素排出 がピークを迎える年	2050年における二酸化炭素排出量 (2000年比)	研究されたシナリオの数
	W/m ²	ppm	ppm	°C	Year	percent	
I	2.5-3.0	350-400	445- 490	2.0-2.4	2000-2015	-85 to -50	6
II	3.0-3.5	400-440	490- 535	2.4-2.8	2000-2020	-60 to -30	18
III	3.5-4.0	440-485	535- 590	2.8-3.2	2010-2030	-30 to +5	21
IV	4.0-5.0	485-570	590- 710	3.2-4.0	2020-2060	+10 to +60	118
V	5.0-6.0	570-660	710- 855	4.0-4.9	2050-2080	+25 to +85	9
VI	6.0-7.5	660-790	855-1130	4.9-6.1	2060-2090	+90 to +140	5

7

2050年50%削減を実現するためには

杉田 概算

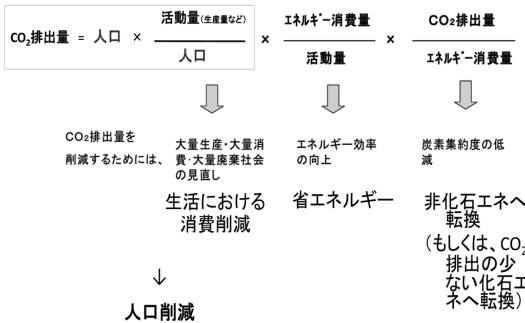
2050年において世界の予測人口1人当たり排出容量をすべて同一とすることを前提

	OECD	非OECD	合計	
2005年人口	12	52	64	億人
2050年予測人口	12	80	92	億人
2005年CO ₂ 排出量	35.7	37.1	72.8	炭素換算億トン
2050年CO ₂ 排出量	4.7	31.7	36.4	炭素換算億トン
2005年人口1人当たりCO ₂ 排出量 a	2.97	0.71	1.14	トン/人
2050年予測人口1人当たりCO ₂ 排出量 b	0.40	0.40	0.40	トン/人
1人当たり削減倍率 b/a	0.13	0.55	0.35	倍

OECD経済協力開発機構 加盟国数30

8

CO₂削減の原理



9

日本の部門別CO₂排出量 2006年度

炭素換算千トン

	化石燃料起源				電力供給分		化石燃料+電力供給分	
	合計	(構成比)	石油	石炭	ガス	合計	(構成比)	(構成比)
一次エネルギー	344,055		116,509	178,933	48,622	-	344,055	
総供給	321,284	93%	113,489	159,209	46,887	-	321,284	100%
国内供給	97,561	30%	56,959	12,379	28,221	-	-	-
自産	24,280	7%	13,247	8,089	2,074	-	-	-
自家消費	13,105	4%	-	-	-	-	13,105	4%
最終需要計	186,339	58%	41,089	127,877	17,373	121,840	308,180	95%
産業部門計	83,485	26%	39,787	36,648	8,049	53,963	137,448	42%
農林業	3,032	1%	-	3,032	-	433	4,064	1%
水産業	1,910	0%	-	1,910	-	-	1,910	0%
鉱業・建設	2,292	0%	-	2,292	-	482	2,774	0%
製造業計	75,451	23%	39,787	27,615	8,049	53,049	128,499	40%
食品	2,079	0%	-	2,079	-	877	2,956	1%
繊維	1,947	0%	28	1,933	288	814	2,160	0%
紙・パルプ	2,651	0%	88	1,520	383	4,480	7,131	2%
化学工業	11,461	3%	1,388	8,303	1,770	8,827	19,988	6%
産業土石	7,401	2%	4,701	2,314	386	2,690	10,091	3%
鉄鋼	34,768	10%	31,764	1,785	1,159	10,546	45,256	14%
非鉄金属	1,339	0%	301	783	274	2,403	3,741	1%
金属機械	1,900	0%	172	328	1,419	11,469	13,378	4%
その他	12,546	3%	693	10,692	1,160	8,884	21,130	6%
民生部門計	94,976	29%	1,302	27,096	9,245	66,366	100,321	31%
家庭用	19,668	6%	23	14,286	5,366	31,789	51,472	16%
業務用	15,289	4%	1,279	10,081	3,828	33,570	48,598	15%
運輸部門計	67,880	21%	-	67,880	-	2,821	70,401	21%
航空用	42,947	13%	-	42,947	-	2,389	45,336	14%
船舶用	24,933	7%	-	24,933	-	132	25,065	7%
輸送部門計	-	-	-	-	-	-	-	-

資料:「エネルギー経済統計要覧 EDMC編」

10

風力発電

- 風力発電は風力エネルギーの約40%を電気エネルギーに変換でき、比較的効率が良い
- 風力はエネルギー分布密度が低い。風力発電は小規模分散電源。風の吹き方によって出力が変動
- 刻々出力変動する電力を電力会社の系統に流すことによる系統不安定化に対処する必要があり、受け入れの制限や、系統連系のための投資が必要(火力や水力などの安定電源で出力を調節する。しかし、調整能力には限界)
- 発電源において安定化を図るためには蓄電池併設が必要
- 我が国における風力発電の設備利用率は約20%
- 風が持つ運動エネルギーは、風速の3乗に比例。風速が2倍になると風力エネルギーは8倍になり、逆に2分の1になると8分の1になる。発電量は風力エネルギーに比例するから、風の強いところに立地することが大変重要
- 風力発電を事業採算に乗せるには、年間平均5.5m/s以上が望ましいと言われる
- 陸上発電に比べ海上発電は、建設費が大きいというマイナスはあるものの、風速が概してより早いというプラスがあり、またより大規模な風車を設置してスケールメリットを発揮しやすいことから、陸上に比べてほぼ遜色のない採算性を期待できると見込まれる
- ただし、漁業者に対する漁業補償が必要になるとこの状況は変わる。
- 風力発電に必要な平均6m/s以上の風速の地域はデンマーク、ドイツ、イギリスは国土の大半を占めている。日本は比較劣位の状況
- 北海、バルト海は水深が浅く日本近海より有利

11

太陽光発電

- 太陽光発電は太陽光エネルギーを直接電気エネルギーに変換するものであり、変換効率は10~20%。
- 太陽光エネルギーはエネルギー分布密度が低い。太陽光発電は小規模分散電源である
- 夜間は発電出来ない
- 日照状況によって出力が変動する
- 刻々出力変動する電力を電力会社の系統に流すことによる系統不安定化に対処する必要があり、受け入れの制限や、系統連系のための投資が必要となる
- 発電源において安定化を図るためには蓄電池併設が必要となる
- 我が国における太陽光発電の設備利用率は新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)によれば約12%
- 太陽光発電は、設置する場所の制約が少ない。地上に直接設置するのみならず、パネルの重量に耐えることができる場所であれば屋根や壁など建造物に設置が可能
- しかし工場や運輸・交通で使うエネルギーを太陽光発電でまかなう場合は、パネル設置場所の確保が容易でないだろう。基本的に土地多消費産業、土地が確保できるかが問題
- 雨・雪・曇りが少ない地域が有利。送電・輸送の問題がクリア出来れば、砂漠地域も適地

12

バイオエタノール

- 既存技術としてはサトウキビ(主にブラジルで採用)やトウモロコシ(主にアメリカで採用)等から**発酵法**で生産する
- この技術は、**食料生産と競合する**。特にトウモロコシを原料とする場合顕著。現に昨年、世界の食料価格を高騰させ、貧困国を直撃した
- そこで食料となる部分以外を使ったエタノール製造法が開発中
- 発酵法エタノールのエネルギー収支EPRについては、かなり低いとされている。トウモロコシ由来のエタノールで1.29とか1.34とかの値が発表されているが、信頼出来るデータがそろっていない
- 環境破壊も生じている。ブラジルでは、サトウキビ栽培の拡大が大豆農地の転換を促し、それがさらに牧草地への大豆栽培を促し、それがさらに牧場主によるアマゾンの奥地での牧場を求めての森林伐採をもたらしという玉突きによる森林破壊が生じている
- EU、昨年9月、自動車燃料に占めるバイオ燃料の利用割合を「20年までに10%へ高める」という目標を、「6%」に下方修正

13

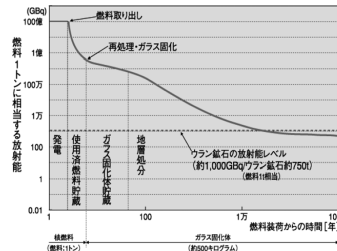
地熱発電

- 地下の坑井を通じて、噴出する天然蒸気から熱水を取り除き、蒸気の圧力でタービンを回して発電
- 坑井→(蒸気含有熱水の汲み上げ)→セパレータ(熱水と蒸気分離:熱水は地下に還元)→(蒸気のみ移送)→タービン(発電)→(排気の移送)→冷却(河川水による)→放出
- 坑井すなわち熱水を汲み上げるための井戸の深さは一般に1000mから3000m程度
- 通常、コスト競争力はあり、EPR、EPTは問題ないとされている
- レスターブラウン博士のお薦めメニュー
- しかし熱水には一般に砒素、水銀をはじめとする有毒物質を含む。分離した不排水を地中に戻すが、くみ上げた地層より高いところに戻るのが通常。地下水汚染の恐れ。また蒸気に硫化水素などを含む。大気汚染の恐れ
- 地下水の流れに影響を与える。くみ上げ量は温泉利用に比べて格段に多い。周辺の温泉の枯渇を招く恐れ
- 構造物自体に違和感。冷却塔からの排気による白煙。景観を損ねる
- これらのコストを計上すると競争力ダウン。日本で温泉と競合しない適地。国立公園等の規制をクリアできる適地がどれだけあるか

14

高レベル放射性廃棄物の最終処分

- わが国では、高レベル放射性廃棄物については、ガラス固化して30~50年程度冷却のため貯蔵を行った後、地下300m以深の地層中に処分することを基本方針(原子力委員会の計画 平成6年)
- 平成12年に成立した「特定放射性廃棄物の最終処分に関する法律(最終処分法)」に基づき、処分実施主体として「原子力発電環境整備機構(NUMO)」が設立され、現在、処分地選定の第一段階の調査である文献調査を行う区域を、全国の市町村を対象に公募を行っているところ



瑞浪超深地層研究所着工 (2002年)
幌延深地層研究所着工 (2003年)

放射能がウラン・トリウムと同程度の強さに減衰するまでに数万年を要する

資料: 電気事業連合会HP

15

地震と原発

- 耐震設計審査指針は1978年に定められ、2006年9月に改正された
- 改正指針について、活断層の調査・認定方法、地震動の策定方法などに問題があるとの指摘がなされている
- 電力側と審査側の活断層調査の調査能力が低いことも露呈しており、改正指針運用の前提そのものが成立していないとの指摘もある

原発は被爆労働を前提としている

べき論とは別に

実態として建設できない

- 住民の反対運動
- 建設資金難一民間企業の場合

16

CO₂地中貯留(帯水層貯留)

A) ポテンシャル・過剰

- 2005年度のRITEの調査によれば、国内の地中貯留ポテンシャルは、背斜構造への貯留が約300億トン、層位トラップ等を有する地質構造への貯留が約1200億トン、合計約1500億トンと算出されている
- 2007年度の我が国のCO₂排出量13億トン

B) 長期にわたって安全なのか

- 地下の圧力が上がるにともない、キャップロックを破壊したりいろいろ問題がおき得る。無理やり押し込むと貯留層が破壊されてCO₂が漏洩する
- 貯留するかたちは、1つは構造性トラップ、あるいは残留ガスになってとどまるかたち。2つは化学的な貯留として、溶解して鉱物化が起こったり吸着が起こったりするかたち。3つは動的貯留、すなわちCO₂が極めて低速度で数百万年かけて地層中を浮力によって移動するが地表までは出てこないかたち
- 圧入直後は構造性トラップが非常に多いが、時間がたつに従って貯留メカニズムが変わって、残留ガスあるいは溶解トラップ、あるいは鉱物化が起きるといわれている
- 長期にわたる安全性をどう証明できるか
- 地震に対しても安全であると証明できるのか

17

エコロジカル・フットプリント

Ecological Footprint

- 人間活動によって消費される資源を生産し、排出される廃棄物を吸収するために必要とされる生物学的に生産力のある土地及び水域の面積。
- 必要とされる面積(EF)が、供給可能な面積(Biocapacity)を超えていれば、生態学的に持続不可能
- 次の領域を面積として計算
 - ①農地、②牧草地、③森林地、④エネルギー地(=CO₂吸収地+バイオマス燃料生産地+水力発電貯水池)、⑤道路・建物・廃棄物処分場・金属資源採掘場など生産能力阻害地、⑥海洋・淡水域
- 土地カテゴリーごとに生産性が違うが、その違いに応じてウエイト付けして算出される土地面積を global ha とする単位で表す
- 開発途上の指標であり、原子力発電の扱い方に問題(化石燃料に代替して発電した場合のCO₂吸収地として計算)がある。また太陽光発電、風力発電によるエネルギー充足は別に扱わねばならない。しかし、持続可能性の度合いをみる上で十分参考になる。

18

すでに生物資源に対する需要が供給可能量を上回っており、持続不可能

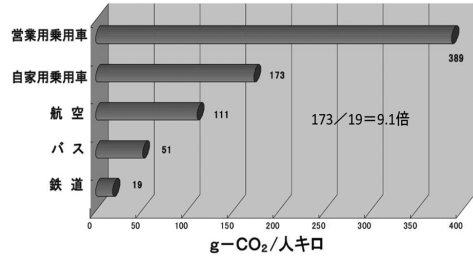
WWF(世界自然保護基金)によるEFの計算 2003年
global ha/人

	世界	中国	日本	アメリカ
エコジカル・フットプリント 合計	2.23	1.6	4.4	9.6
耕作地、牧草地	0.63	0.52	0.56	1.44
漁場	0.15	0.17	0.52	0.23
森林(木材、紙パルプ)	0.17	0.09	0.37	1.21
森林(薪炭材)	0.06	0.03	0.00	0.03
化石燃料使用によるCO ₂ 吸収地	1.06	0.75	2.45	5.66
原子力	0.08	0.01	0.38	0.56
構造物占有地	0.08	0.07	0.07	0.47
生物生産量 合計	1.78	0.8	0.7	4.28
生物学的余力	-0.45	-0.9	-3.6	-4.8

- 地球人口1人あたり1.78 global haの生物供給能力しかないのに、2.23 global haの需要がある。持続可能なレベルを0.45/1.78=25%オーバーしている。
- すべての現地球人口が日本並みの需要を持った場合、地球の現在の生物供給能力の2.47倍となる。さらに92億人が日本並みの需要を持った場合、 $2.47 \times (92/63) = 3.61$ 倍となる。19

旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位

1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較(2005年度)

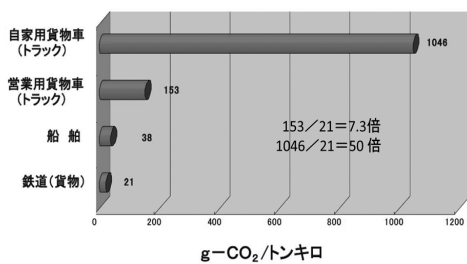


資料:「運輸・交通と環境 2007年版」交通エコロジー・モビリティ財団

20

貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位

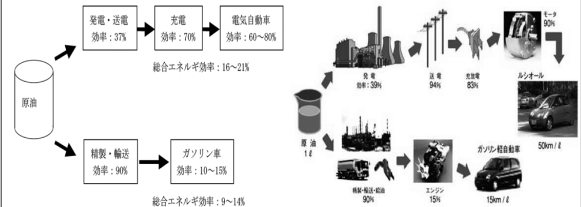
1トンの荷物を1km運ぶのに排出するCO₂の比較(2005年度)



資料:「運輸・交通と環境 2007年版」交通エコロジー・モビリティ財団

21

電気自動車のエネルギー効率



資料:東京農工大学永井研究室HPより

資料:(独)国立環境研究所HPより

- 現状では、電気自動車はガソリン車に対して2倍から4倍総合エネルギー効率が高い

22

まとめ

1. 温暖化は暴走過程に入りつつあり、この過程を反転させるには猛烈なる取り組みが必要となっている—2050年までにCO₂を9割削減する必要がある
2. 再生可能自然エネルギーへのシフトは簡単ではない
3. “手に負えない”原子力と、“得体の知れない”CCSへのシフトを求める声が強まる恐れ大
4. 省CO₂への取り組みに手を抜いてはいけない

23

5. 技術が確立しており、今すぐ大幅に省CO₂を実現できる方策として、クルマから鉄道・トラムへの転換がある
6. 交通におけるガソリン車から電気車への転換では、交通弱者を減らすことはできない
7. トラム導入には、道路幅が狭いと言うネックがあり、これの克服は容易とはいえないが、断固追求すべき
8. これに真剣に取り組まねば、クルマ社会が電気クルマ社会へ衣替えするのを見過ごすことになる

24

カーフリーデーは、09年は、さいたま、横浜、松本、福井、名古屋、高松、那覇とともに、新しく、春日部、逗子が加わって開かれました。

問い直す会は今年も横浜カーフリーデーに参加しました。

横浜カーフリーデーは、9月22日(火、秋分の日)、日本大通りと横浜公園で行われました。

当日は、曇り時々晴れの、まあまあの天候で、1万人を超える来場者がありました。

燃料電池車、電気自動車、ソフトカー(一定以上のスピードが出ない車)の展示、ドライブレコーダーのデモンストレーション、かえっこバザール(要らないおもちゃを持ち寄り交換)、クイズラリー、歩行者による日本大通りのパレード、フリーマーケット、各種自転車の試乗、物品販売、ミュージックステージ、等が行われました。

特に今年には日本自転車普及協会が参加メンバーに加わり、自転車関係が充実していたかなと思われます。

また、横浜市都市整備局が、カーフリーデーに日程を合わせて、日本大通りに面した、情報文化ホールで横浜の交通を考えるシンポジウム「モビリティマネジメントについて」を開催しました。

問い直す会は、今年もパネル展示を行いました。去年もパネルの展示をしましたが、そこで、

地球温暖化に触れるパネルがあったらよい、また、横浜について取り上げたパネルがあったらよいな、と考えました。そこで今年も、車の運転を控えることと、他のエコ活動のCO₂削減量の比較のパネルと、神奈川県の小学生のぜんそくの発生率の市町村別比較のパネルを作り展示しました。

また、クイズラリーに参加し、歩車分離信号にちなんだ出題をしました。200人ほどの人が、問い直す会の展示場所で出題パネルのクイズを解いてくれました。かえっこバザールにも参加し、パネルを見てくれた子どもにかえっこ券をわたしました。その券を多く集めると良いおもちゃと交換できる仕組みです。



以上カーフリーデーの様子や、問い直す会の行動をおおまかに紹介しましたが、横浜カーフリーデーの全体像ということで、今年の実行委員会の様子を少し紹介したいと思います。

横浜カーフリーデーも今年で6回目ですが、実行委員会はボランティアだけで構成され、横浜市の参加がないことや(正式のカーフリーデーといえるには自治体が主催者になることが必要)、一部の人に作業の負担がかかること、などの理由から、中止したらなどの意見もありました。

しかし、ここまで続けたのだから、ということ規模を縮小して開催することになりました。その後、新しく実行委員会に参加したボランティアのメンバーの活躍などもあり、横浜カーフリーデー 2009を開催できました。長くイベントを開催していると疲労感が出てくるものだと思います。清新な気持ちを維持するという課題が出てきたようです。

また、横浜市との連携を強化するという課題にも引き続き直面しています。今年は、カーフリーデーに理解のある職員に便宜を図ってもらうことがありましたが、もう一段連携を強化して、横浜市の正式な参加を得たいものです。横浜市の市長が替わったことから新しい動きが出てくることが望まれます。

■ 調査報告寄稿 ■

川村雅則

交通・移動をめぐる問題—夕張での地域調査結果から

■ はじめに

2009年の夏、夕張で、市民の暮らし・生活に関する実態調査を行った。調査の主たる目的は、財政再建計画のもとでの夕張市民の暮らし等の実態を総合的に、かつ、具体的に明らかにすることにあった。約30人の学生・教職員で1週間現地に滞在し、訪問聞き取り調査とアンケート調査を併用し、前者では461人(世帯)から、後者では709人(同)から、回答をそれぞれ得ることができた(なお調査結果は、資料の新聞記事を参照)。本稿では、この調査の中で市民から多く寄せられた交通・移動をめぐる問題についてとりあげる。

■ 夕張の地形や人口概況

財政破たんまで全国的にも名が知られるようになった北海道夕張市は、南北に35km、東西に約25kmと縦長で、また、非常に広大な面積を有する。そのため、行政サービスの提供も容易ではない(市職員が激減したいまはなおのこと、である)。炭鉱最盛期には人口10万人以上が暮らしていたこのまちも、石炭産業の衰退とともに人口は減り続け、さらに財政破たんがその勢いを加速させた。最新データ(2009年8月末日)では、人口総数は約11,500人とどまる。また夕張は、若いひとたちが仕事を求めて市外に流出し、残った住民の高齢化にともなう、高齢者人口の割合が高い点でも知られている。同じく最新デー

タによれば(表1)、住民全体の半数強が60歳以上である。以上のような地域特性や人口減少・高齢者人口の増加という状況の中で、地域の足をどう確保するかが課題になっている。

表1 夕張市の年齢別人口 単位：人、%

	全体		男女別			
			男性		女性	
	11488	100.0	5380	100.0	6108	100.0
15歳未満	780	6.8	390	7.2	390	6.4
15~39歳	1941	16.9	1055	19.6	886	14.5
40~59歳	2749	23.9	1421	26.4	1328	21.7
60~64歳	997	8.7	452	8.4	545	8.9
65~74歳	2384	20.8	1036	19.3	1348	22.1
75歳以上	2637	23.0	1026	19.1	1611	26.4

出所：夕張市市民課(住民基本台帳)より作成。

■ 調査にみる、交通・移動をめぐる問題

今回の聞き取り調査では、例えば、財政再建団体入りで、公共施設・関係機関が廃止されて、今までは歩いて用を済ますことが可能だったのができなくなった、あるいは、交通機関が十分に整備されていないために(とりわけクルマを保有していない世帯で)日常の移動が困難であることが、多く語られた。

アンケート調査の結果でみると、回答者全体では、クルマを保有している世帯は全体の4分の3(75.6%)を占め、また日常の移動で不便を感じるものが「とくにない」という回答は半数(50.0%)を、とりあえず占めている。

ところがそれを、一人暮らしで65歳以上の女

性回答者(75人)に限定してみると、クルマの保有は17.3%にまで、日常移動に不便が「とくにない」という回答は22.6%にまで、それぞれ減少する。かわって、通院に53.2%、買い物に46.8%が不便を感じているという。彼女ら(独居世帯の高齢女性)の具体的な声を聞いてみよう。

○南部に住んでいるので市民生協や農協などへは直通で行けません。またバス代が高くちょっとした買い物などでは利用できません。市外へ出ても清水沢から南部へはタクシーに乗らなければ帰れません。

○土曜日、日曜日、祭日などバスの本数が少ないので大変です。16時過ぎになるとバスがありません(普段でも)。

○私は汽車とバスを利用しているのですが、走る間隔が遠いので不便です。バスは隣町の紅葉山まで来るのですが私のところまでは来ません。

○市立診療所に通院中ですが、その日によって診療内容や投薬の関係上、バスが長時間待たされることがある。

○バス時間の間隔が短すぎたり長すぎたり。下着や靴下等の小物類も日常必需品も近くにはお店が無いので不便を感じております。市外へ用事で出かけても最終バスが早過ぎて間に合わず大変困ります。

(以上、アンケート調査結果)

もちろん、クルマを保有していないことで即日常生活を送れなくなる、という状況には必ずしもない。様々な工夫も可能だからだ。例えば、買い物であれば配達・移動販売車を利用したり、あるいは、日常の移動であれば、子ども達や近隣の友人・知人に頼ることで対応しているケースも少なくなかった(後者は助け合い文化の強い夕張の強みともいえ、興味深かった)。しかしながらそういう対応に限界があるのもまた事実である(後述の聞き取り結果を参照)。

またその逆に、クルマをたとえ保有しているケースでも、問題は少なくなかった。すなわち、例えば、「免許があるのは夫だけ」「1台のクルマで家族全員の用事に対応しなければならない」あ

るいは「加齢にともないクルマの使用に不安を感じている」などなど、いわゆるクルマ社会の脆さも垣間見られた。

●クルマを保有していないケース

一人暮らしの女性Aさん(80歳代)は、大病をわずらってから、体調は「非常に悪い」。現在も数ヶ月おきに札幌の病院に通って治療を継続しており、薬ものんでいる。

日常の買い物や移動はどうしているのか尋ねたところ、冬はきついけれども、お店は歩いて行ける距離にあり、また、電話で注文すれば配達もしてもらえる。買い物以外の市内の移動については、バスの便が悪いので不便ではあるけれども、近所の友人・知人が車で送迎してくれるので助かっているという。地域住民の助け合い精神を感じたものの、「それでも、だんだんみんなが年をとってくるとそれも難しくなってくる」というAさんの話に、そうした対応の限界を感じもした。札幌に住んでいる子どもからは、札幌に引っ越してくるよう言われている。

同じく一人暮らしの女性Bさん(70歳代)は、月額10万円程度の遺族年金で暮らす。札幌の病院に数ヶ月おきに通っているが通院代もバカにならない。バス代だけで往復4千円もかかるし、時間も1日がかかりで大変である。

市内のバス代も値上がりした。クルマを所有していないので移動は不便だという。バスの本数も、1日4便程度にまで減便した。例えば朝9時の便に乗り遅れたら昼までもうバスがなく、非常に不便であるという。

近くにあった連絡所は廃止され、地域のつながりが薄くなっていることも強く感じている。駅前はどうとさびれ、薬屋さんや食料品店もやめることになった。近隣で転出もあってさびしい。郵便局の立ち退きの話もあり、来年になると地域がいったいどうなっているのか、心配であるという。

■地域の「足」をどう確保するか

言うまでもなく、上記の課題は、夕張に特有のものではない。例えば、いま全国各地で、大型小売店の郊外進出にともない、地域の商店街

がつぶれ、結果として、移動の手段をもたない高齢者を中心に、「買い物難民」(杉田)が生まれているという。

例えば図1は、内閣府(2009)のデータにもとづき、わが国の年齢別人口と自動車運転免許保有率を男女別にまとめたものだが、第一に、どの年齢層でも、女性の運転免許保有率は男性に比べて低い。第二に、高齢の女性の運転免許保有率が(男性に比べても)非常に低いことがあげられるだろう。

もっとも、免許保有者は年々増大しており、今後は、高齢女性の免許保有率も上昇し(たしかに、過去に比べれば上昇している)、問題は解消・緩和されるという見解も聞かれるかもしれない。

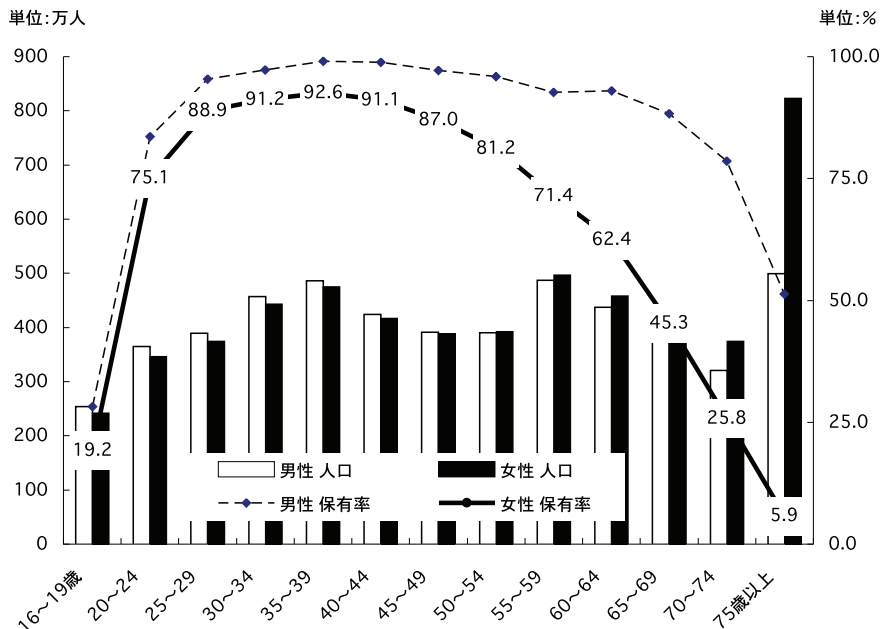
なるほど、そもそもクルマ(マイカー)に依存した社会・経済システムのはらむ問題や、高齢者が第1当事者となる事故が増加している(最近では認知症高齢者の事故が社会的にも関心を集めている)ことなどに目をつぶるのであれば、その見解も成立するかもしれないが、本稿はその立場をとらない(本稿の中心課題ではないので、この問題についてはここでとどめておく)。

地域の生活交通をどう維持・確保するか。今回の調査では交通・移動の不便の把握にとどまったが、それぞれのまちの実態を把握し、住民参画で交通整備を図っていくことが求められている。

参考文献

- ・杉田聡『買い物難民—もうひとつの高齢者問題』大月書店、2008年

図1 男女別にみたわが国の年齢別人口及び自動車運転免許保有率



・内閣府『交通安全白書(平成21年版)』日経印刷株式会社、2009年

※調査報告書(約150頁)は、500円+経費(振り込み料+郵送料)でお付けしております。希望される方は、必要部数と送り先等を明記の上、masanori@econ.hokkai-s-u.ac.jpまでご連絡ください。

(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)
- ・55号—規制緩和とトラック運送業(Ⅳ)

夕張市民7割「地域悪化した」

2007年3月に財政再建団体となった夕張市で、市民の7割近くが地域が悪化したと感じ、医療体制や冬の除雪の改善を希望していることが、北海道学園大などが実施した生活実態調査で明らかになった。

北海道学園大や市民団体などでつくる夕張再生市民アンケート実行委員会が、8月中旬、9月上旬、聞き取りとアンケート方式で実施し、全世帯数の2割に当たる計1170世帯から有効回答を得た。この結果、財政再建

団体に指定されて以降、地域が悪化した世帯の多さや市内に総合病院がないことなどから「医療・救急体制の不備」(48%)を挙げ、友人・知人の引越る人が最も多く、次いで「冬の除雪」(45%)だった。

今後、改善すべき事業でも「除雪体制」を

医療・除雪体制改善求める声

夕張市は財政再建団体になって以降、巨額の赤字を解消するために、除雪車の出動基準を厳しくしたり、公共施設の休廃止や、市立病院の診療所化などの歳出削減を進めている。

夕張市は財政再建団体になって以降、巨額の赤字を解消するために、除雪車の出動基準を厳しくしたり、公共施設の休廃止や、市立病院の診療所化などの歳出削減を進めている。

夕張市は財政再建団体になって以降、巨額の赤字を解消するために、除雪車の出動基準を厳しくしたり、公共施設の休廃止や、市立病院の診療所化などの歳出削減を進めている。

『北海道新聞』朝刊2009年9月15日付

最寄り食料品店廃業 ■ 車運転できず

夕張市民 悲痛な声

調査 帯集 世間 全中

歩いて行けた唯一の食料品店が廃業したり、高齢や病気で車の運転ができなくなった、市民の弱いところから限界が現れ始めている——全国唯一の財政再生団体となる夕張市で、市民有志や学生とともに全世帯約6千戸を対象に

した生活実態調査を続けてきた北海道学園大の川村雅則准教授は14日、1170世帯分を中間集計し、そう分析した。

東京都から同市に派遣された鈴木直道さん(28)は市の新たな再生計画策定に合わせ、自ら参加する市民団体に全戸

『朝日新聞』朝刊2009年9月15日付

アンケートの実施を提案、北海道学園大などに協力を求めた。今回の第1次調査は川村准教授や学生ら計33人で先月実施。面接聞きとりで461世帯、調査票の配布・回収方式で709世帯分を集めた。

高齢化で83%の家庭が通院する家族を抱え、63%が専門医の不在に困り、51%が救急体制不備に不安を覚え、42%が医療保険の負担にあえぐ。高齢世帯ほど車を持たない

家庭が増え、バス削減の中、通院や買い物は旧炭鉱街らしい地域住民の互助による相乗り送迎や配送サービスに依存。市の財政破綻による市役所出張所や集会所閉鎖も、町内会有志らによる自主運営などでカバーしてきたが、「みんな年を取ってそれも困難に」(80代女性)。川村准教授は「地域社会を維持する条件が徐々に崩れつつある」と心配する。(本田雅和)

道路および高速道路をどうするか

●道路が引き起こす問題

ここ十数年、道路について多く議論されてきました。家にたまった本を見て驚きましたが、道路をテーマにこんなに多くの本が書かれ、私も読んできたのです。道路公団民営化、自動車税の暫定税率廃止、道路特定財源の一般財源化、そして政権交替の後、民主党の高速道路無料化と論点は動いてきました。新規の道路建設の費用対効果が問われるようになり、そして今、「もう道路は要らない」という声が徐々に聞こえ始めています。

道路があり過ぎることが結果として人々に苦痛を生む、道路の過剰整備と呼ぶべき状況が生じているのだと思います。モータリゼーションの行き過ぎにより、もっとも苦痛を受けている人たちのことを考えなくてはなりません。

杉田聡著『買物難民 もうひとつの高齢者問題』は、当会の創立者である著者が、『人にとってクルマとは何か』『野蛮なクルマ社会』『クルマが優くなるために』など主として交通事故の問題を取り上げた一連の著作に続けて自動車社会に向けて放った第二の衝撃波です。杉田聡氏の著作が根源的な影響力があるのは、常に最も痛みを受けている人の視点から物を考えているからです。

ここに報告されているのは地域社会の崩壊の図であり、高齢者たちが陥っている生活実態は、強過ぎる表現に思えるかも知れませんが、現代の地獄絵とも言えます。周りの人々がもっぱら動力付きの車輪で行動する中で、自らの足だけを頼りに生きなくてはならないということは、どれだけの苦難でありましょうか。地域の商店街の消滅とは、単に商店を営む人たちにとっての問題ではないのです。

郊外の荒廃は、三浦展『ファスト風土化する日本—郊外化とその病理』も別の角度から描き出しています。「ファスト風土」という造語はあまりいただけませんが、郊外というクルマ中心

社会の問題に注意を向けさせた意義は大きいと思います。

道路整備が生むマイナスの効果については、議論がもう一段先に進んできています。服部圭郎著『道路整備事業の大罪 道路は地方を救えない』では、道路が引き起こしている弊害がさらに多角的に記述されています。

道路時代の終わりが始まっています。私達は自分たちがどのような空間に暮らしていくのが良いのかを、一から考え始めなくてはなりません。

●道路はもう造ってはならない

ここ数年、小泉政権によって行われた道路公団民営化と、今年度からの道路特定財源の一般財源化の結果、分かったことがあります。それは、道路公団を民営化しようが、道路特定財源を一般財源化しようが、道路建設を止めない限り大した意味はないということです。

道路はもう造る必要はない、まずはここが出発点でなくてはなりません。道路はもはやメートルたりとも伸ばさない、一センチたりとも広げない、これを国民の共通理解にする必要があります。高速道路についても、一般道についても同じです。都市計画という名の道路拡幅も一切止めなくてはなりません。

自動車の利用を少しでも減らさなくてはならない今の時代、もはや道路容量を増大させる理由などどこにも存在しません。自動車に乗る人が減っていけば、今ある道路でも十分快適にやっていけるでしょう。渋滞などその典型で、何人かがクルマを降りれば問題そのものが解消するのです。

道路は広ければ良いというものではありません。歩道も広げれば歩行者に歓迎されると思っているのかも知れませんが、それは違います。歩行者が横断しなくてはならないのは、車道と歩道の合計の距離なのです。自動車が多く通るといことは周辺に駐車場も多いということです。

ゆったり広々とは、歩行者にとっては密度が低く、移動距離の無駄に多い、効率の悪い町という事です。

道路建設に際してのコスト・ベネフィットの計算など、科学性を装ってはいますが、相当に恣意的なものです。これまで道路の便益の計算の中に、広くなり過ぎた道路を横断しなくてはならない歩行者の苦痛や、近所の店がなくなることによる不利益が勘定されたことがあったでしょうか。

これから原油価格は確実に上昇していきます。燃料の価格が今の二倍、三倍、五倍となった時の道路交通需要というものを、国土交通省は計算したことがあるのでしょうか。

民主党について高速道路無料化政策が批判されていますが、本当は道路建設を抑制しようとしてはいるものの、完全に止めようとはしていないことの方が、より問題であります。

公共事業が果てしなく続くのは役人ほか関係者の利権、地方の雇用対策のためですが、いつまでも失業対策として土木工事をされては日本の国土の自然は堪りません。

新規の道路建設を止めることが出来れば、道路問題はもはや日本の国家にとってさほど深刻なものではなくなると思われれます。

この問題については問い直す会として更に議論できればよいと考えています。日本中どこでももう道路を造ってはならないという私の考えが間違っていると思われる方、この道路はまだどうしても必要だという道路がありましたら筆者までお知らせ下さい。

●今ある道路をどう使うか

新規の道路建設を完全に停止すれば、残る問題は、税制及び料金制度を含めて今ある道路をどう使うのかということだけになります。

三つのことを念頭に置く必要があります。

- 1) 自動車を無駄に使わせない。
- 2) 高速道路と一般道を適切に使分けろ。
- 3) 限られた道路空間を誰がどのように使うのかを一から考え直す。

●自動車関連の税制

道路特定財源は表向きは一般財源化されました。しかし道路関係への支出は大して減っていないのが実態です。道路の建設を止め、自動車からの税収が道路以外の目的にもっぱら使われるようになって初めて本物の一般財源化になるのです。

では次に暫定税率はどうすべきでしょうか。民主党は自民党よりは道路建設に対して抑制的でしょう。となると暫定税率を廃止して欲しいという圧力に、より屈し易いということになります。

民主党はとにかく、国民に対しても、国際社会に対しても、受けの良い、格好の良いことばかり無責任に言い続けています。暫定税率の廃止と二酸化炭素の排出量25%削減もそうです。暫定税率を廃止してから炭素税を導入すると言いますが、暫定税率があつてさえ今の排出量なのです。暫定税率を炭素税で置き換えるだけで、どうして二酸化炭素排出量の削減が期待できるのでしょうか。暫定税率を残し、更にその上に炭素税を乗せなくてはなりません。

暫定税率を環境税に衣替えといったことが簡単に口にされますが、そもそも自動車燃料税と炭素税は同じ性質のものでしょうか。ここでまず、石油石炭や天然ガスなどの化石燃料に課す炭素税と、ガソリン税や軽油税という個別の石油製品に課す税、および自動車取得税や自動車重量税の役割について考えてみたいと思います。

石油、石炭、天然ガスに炭素税を課す理由は、二酸化炭素の排出による地球温暖化を防ぐことがまず第一の目的ですが、いずれ枯渇する資源の浪費を抑えること、海外の資源に依存し過ぎないようにするということも重要なことだと思います。原料の段階である化石燃料に課税する炭素税は、自動車燃料だけでなく、電気代やガス代など日常生活全般に影響が及び、逆進性が強いという性格があります。にもかかわらず、問題点を他の社会政策などで補いながらも、炭素税は高額にするべきです。それは二酸化炭素の排出量を減らすという国際的な責任を果たすためでもあり、化石燃料を自国でほとんど産出

しない日本の国家としての戦略でもあります。

では炭素税を課した後になお、個別の石油製品であるガソリンや軽油に税を課す根拠、自動車取得税や自動車重量税の課税根拠は何でしょうか。

まず信号や標識、舗装など一般道路の維持管理に要する費用、交通違反の取り締まりなど交通警察に要する費用など、道路交通が直接に必要なとする費用の財源として課税されなくてはなりません。

さらに交通事故による生命身体の毀損、大気汚染や騒音による地域住民への健康影響や、自家用車の利用により公共交通が劣化する影響を考慮して、自動車利用を抑制するために適切な額の課税をする必要があります。その税収は公共交通の維持整備に優先的に充てられるべきです。

自動車関連税をどの程度課税するかは、炭素税の税率にもよりますが、暫定税率を本則税率にするにとどまらず、自動車利用者が自動車の利用を控えようとする強い動機を持つに十分な額にまで引き上げる必要があると考えます。

●高速料金をどうするか

1) 無料開放でなく無期限有料

民主党の高速道路無料化政策に対して、環境政策との整合性のなさばかりが指摘されますが、それ以前に、無料化が道路政策として合理的であるのかをもっと問う必要があります。民主党の無料化政策以前に、将来的に道路建設の借入れの返済が終わったら無料開放するという当初からの国の原則自体に問題があるのです。

無料になれば保守管理費用、将来の更新費用を税金で賄うことになりませんが、あくまでも利用者が全て負担すべきであり、税金を投入すべきではありません。高速を利用していない人も物流などを通じて間接的に恩恵を受けているとして税金の投入を正当化する議論がありますが、物流コストは最終的な商品価格の中で負担している訳ですから、更に税負担までさせられたら不当な二重払いとなります。

一般道と高速の適切な使い分けという点からも、高速料金という誘導策を失ってしまえば、渋

滞のため高速で走れない高速道路があちこちに生じてくるでしょう。

道路は無料が原則という主張もありますが、ドイツでもトラックには高速料金の課金が始まっていますし、ロンドンでは一般道を有料にするロードプライシング政策が採られています。

高速道路は、未来永劫、料金収入で運営するという原則を明確にするべきです。

なお無期限有料の道路のネットワークには、一般有料道路で無料開放された路線や新直轄方式で造られ無料である路線も全て組み込まなくてはなりません。

2) 高速道路は国の収益事業とし、

収益は国庫に収める

そもそも、これだけ国の財政が厳しい中で、国として多額の収益を上げられる高速道路という優良資産を、なにゆえ無料で使わせなくてはならないのでしょうか。

高速道路は有料制を期限なく継続するべきです。新規の道路建設はもうしませんが、かと言ってその分、高速の料金を下げることもしません。料金収入は国庫に収めさせ、国の貴重な財源とするのです。高速道路は国の収益事業として最大限の利潤を上げることを目的とします。

運営形態としては直接の国営なのか、民営会社の形を採るべきかということは検討する必要があります。

なお高速道路で利益を上げることよりも、自動車利用を抑制することの方が上位の政策目標であるので、例えばトラック輸送を止めて鉄道貨物輸送に切り替える事業者が出ることは歓迎です。

3) 全国一律料金は止め、

地域ごとの需要に合わせる

高速道路料金の問題にはもう一つ、全国一律料金というものがあります。一般道が混雑していて高速利用の価値が高いところも、一般道に余裕のあるところも同じ料金設定では高速の利用度合いに差が出るのは当然で、地域別に、下の道の混み具合と周辺の公共交通機関の利用度合を勘案して、料金を定めるべきです。過疎地

の路線でがらがらの所は、利潤が最大になるまで料金を下げるのが適当です。

この観点から料金を検討した場合、採算割れするほど料金を引き下げなくてはならない高速は、そもそも建設することが間違いであったということです。

●今ある道路をまちづくりに活かす

道路は、歩行者、自転車、バスや路面電車などの公共交通機関、自家用車などの移動のための空間としてだけでなく、広場と同じような公共空間としても、その持つ役割を考えていかななくてはなりません。

地球温暖化対策も、自動車に関連してはエコカーへの乗り換えばかりが語られますが、抜本的には車の要らない町づくりによってなされるべきです。

まずは車線を削減したいものです。そしてクルマを減らします。

空いたスペースには自転車道を設けてもよし、路面電車を導入してもよし。並木を作り、木陰でフリーマーケットを開くことも出来るでしょう。

裏通りには自動車を通行はさせても、走らせてはなりません。そこは井戸端会議の場であり、

親子が遊ぶ空間です。

私達は江戸時代の町作りをあらためて考え直した上で、これからの自分たちの生活空間を設計していくべきです。

参考文献

宮川公男『高速道路 何が問題か』岩波ブックレット 2004年

上岡直見『市民のための道路学』緑風出版 2004年

三浦展『ファスト風土化する日本—郊外化とその病理』洋泉社新書 2004年9月

上岡直見『脱・道路の時代』コモンズ 2007年10月

山崎養世『道路問題を解く』ダイヤモンド社 2008年3月

杉田聡『買物難民 もうひとつの高齢者問題』大月書店 2008年9月

五十嵐敬喜・小川明雄著『道路をどうするか』岩波新書 2008年12月

「世界 2009年8月号 特集 道路が暮らしを食い尽くす 「一般財源化」は偽りだった」

服部圭郎『道路整備事業の大罪 道路は地方を救えない』洋泉社新書 2009年8月

(千葉県習志野市在住)

投稿

一自転車乗りの話

富田悦哉

一自転車乗りの“これまで”と“これから”をお話して、自転車の最近事情を紹介したいとします。

◆生い立ち

私は小学2年生ころから自転車に乗り始めました。自分の足に翼を得たように、活動範囲が飛躍的に広がりました。市内ならたいていどこへでも自転車でした。高校生ともなると、度々遠乗りして余ったエネルギーを発散しました。

【ここまでは、普通に自転車を使っているレベル】

高校2年生のときに自転車をまるまる1台すっかり分解して、再び組み上げてみました。これで目覚めたという感じですね。自転車が、いじればいじったぶん応えてくれる乗り物だということにです。

自分が整備した結果が乗り味として表れ、各部の動きが五感に感じられる。そういう人と機械の関係に魅せられました。

その後、就職してロードレーサーを購入しました。それで素人のレースなどに参加しました。素人ではありますがチームジャージ(ユニフォーム)もあり、メンバーとしての走りを意識しまし

た。また「集中」して走ることを体験しました。
【ここまで、いじるも乗るも楽しむマニア的レベル】

結婚・育児によりサイクリング、レースはしにくくなりました。そのかわりに自転車で保育園送迎・通勤するようになり、自転車の走行環境を切実に感じるようになりました。子どもが喘息であることから大気汚染測定運動に関わり、子どもが入学通学するようになってクルマ社会を問い直す会に参加するようになりました。

これまでの趣味的なレベルではなく、自転車によって自分の生活が成り立ち、自転車利用者の立場から世の中を考えるようになりました。
【これで、自転車乗りのレベルと言えましょう】

◆自転車乗りとしての活動

東京のクリティカルマスを知る(1998年12月)

→初参加(1999年7月)

東京サイクリング協会に入会(1999年9月)

小平市の自転車スイスイに入会(2002年2月)

Webエコサイクルマイレージに登録(2003年9月)

NPO自転車活用推進研究会に入会(2006年4月)

このように個人が複数の団体・グループに所属することで、自転車乗りのネットワークができてくると考えました。結果として情報を左から右に流すことに終始してきましたが、そのなかで自分の主張「自転車乗りは団結して声を上げよう」を織り込んできました。

◆自転車通行が抱える問題

問題はいろいろありますが、一言でいうと「走るところが無い」。つまり交通体系上で正当に位置づけられていない。さらにその状態が長年放置されてきたということです。

あらためて問題点を列記しますと、

- 自転車レーンが無い。歩道通行の弊害
- 自転車マナー悪化。自転車教育の未実施
- 駐輪問題
- 法整備(道交法、道路構造令)の遅れ
- 行政の自転車施策(プラン)の遅れ

自転車は地球環境を守るうえでも活用が期待

されている乗り物です。しかしそれが活用されるための条件整備はたいへん不足しています。

◆自転車市民権運動

自由気ままを愛する傾向の強い自転車乗りですが、近年問題意識が高まってきました。自転車に関わる問題を解決しようと自転車乗りがグループを作り、声を上げ始めました。これを「自転車市民権運動」と呼ぶ(自称?)場合があります。(『自転車市民権宣言』著者：石田久雄、古倉宗治、小林成基2005年)

グループはNPO自転車活用推進研究会、小平市の自転車スイスイ、金沢市アイラブチャりんこ!、名古屋市NPO市民・自転車フォーラムなど大小多々ありますが、活動はまだまだ個々バラバラという感じです。

◆自転車社会現象etc.

自転車の近ごろを表すような現象を列記してみます。個々の解説は割愛します。

- 自転車ツーキニスト、自転車通勤の流行。(『自転車通勤でいこう』著者：疋田智1999年)
- ロードレーサー、クロスバイクなど高性能シティサイクルの増加。自転車乗りの増加につながる?
- 自転車レーン、自転車専用道。社会実験
- コミュニティサイクル、レンタサイクル。社会実験
- 自転車愛好グループ。オリジナルジャージ
- ベロタクシー。トレーラー式自転車による宅配
- 幼児2人乗せ自転車。値段は高いのか?
- 無法自転車。信号無視、暴走、ながらケイタイなど
- ピストによる街乗り。ノーブレーキピスト

◆取り組むべきこと

(1) 自転車レーンを車道左端に設ける

とにかく歩行者を侵害する現状を解消することです。

一般道路では「歩行者・自転車・自動車」の3区分になることを常識とすべきです。

レーン(車線)であるのが望ましいですが、そ

れを確保するだけの車道幅がなければ車道左端を60～100cm青色舗装し「車道左端を自転車が通行する」ことをアピールするだけでもよいと思います。(この場合は青色舗装上をクルマも通る)

設置すればよいというわけではなく、出来ない自転車レーンに閉じ込められる危惧はありますね。

自転車レーンの社会実験が所々で行なわれていますが、主要道での実験が是非必要だと思います。

(2) 自転車教育をひろげる

自転車ブームによって利用者が増えましたが、乗り手の質の低下がひどいですね。

無法自転車の横行に対しては、取り締まるしかないでしょう。(交通指導員などマンパワーが必要)

自転車教育は小中学生の段階から体系的に必要です。

自転車乗りが自転車乗りを育てるという形がのぞましいと思います。(自転車免許制も視野に)

(3) 発言力のある自転車乗り団体

自転車行政に自転車乗り団体が参画しなけれ

ばなりません。自転車に無知な方々の作る自転車レーンなどは無駄・有害なものが少なくないからです。

参画するためには団体としての実績が必要でしょう。

資金力のない自転車乗り団体が持ちうるのは、教育力です。(自転車教育や通行指導などを担う人的資源を団体の財産とする)

◆おまけ

- 私にとって自転車とは

「私の生を時間的空間的に何倍にも広げてくれた、良き相棒」

- 自転車乗り座右の銘

「自転車でならどこまでも行ける」

- 自転車乗りの祈り

「自転車が私にとって善いものであるように、良い社会のために自転車が役に立ちますように」

(2009年9月11日の東京ミーティングでお話した内容を加筆・整理しました)

(東京都世田谷区在住)

投稿

報告 山形市で自転車ゾーンの「社会実験」始まる

小林和彦

国土交通省・県・市・警察・商店会との協働により「社会実験」として山形市中心商店街に装いも新たな自転車専用レーンが設置され、去る11月5日に開通式典と自転車の走り初めが行われた。この「社会実験」は一年間実施される。

この実験に国土交通省が加わっている、というよりは主体になっているのは、この中心商店街通りが歴然たる国道だからであるが、国道とは言っても城下町時代の商人町を貫く旧羽州街道と路線がそのままのために幅員は狭く、車道は2車線ながら一方通行である。

むろん両側には歩道があり、従前は車道の両側の路側帯がそのまま自転車とバイク用のレーンとなっていた。

しかし、かつての自転車レーン自体が狭いうえに駐停車するクルマが多いために、このゾーンを走る自転車は少なく、歩道を走る自転車が増えた。こうして今度は歩行者が自転車のために危険にさらされることが増えた。つまりはその自転車レーンは事実上「有名無実」化していたのである。

この状況により商店街のイメージが低下し、商店主たちは店を出て直接自転車利用者にマナー向上を呼びかけ続けたが、さしたる効果は見られなかったようである。

そこで自転車問題(むしろクルマ問題のはずなのだが)対策のために国・県・市・警察・商店会、そして関係団体(障害者・高齢者等に優しい

街づくりを目指す団体など)との協議を重ね、ようやく物理的にクルマの進入と駐車を困難にする(実際は不徹底で適用外箇所が多い)縁石やボラードが並べられた新しい形の自転車レーン(写真1)の設置の運びとなった。

ところが、せっかく新設された専用レーンを走る自転車の数が少ないことに驚かざるをえない。圧倒的に自転車の使用率が高い高校生たちの下校時間になっても専用レーンを走る自転車の数はさほど多くはならない。むしろ勤務を終えた社会人たちのクルマの車列の過密さと比べるとかえって自転車レーンの過疎ぶりが際立ってしまう(写真2)。

とかく従前は自転車は「歩道上のならず者」視されていたが、以上のことにより従前歩道を走っていた自転車の数もさほど多くなかったことがわかる。



写真1 車道との区画を立体的に明示する縁石とボラード

また、自転車を歩道に乗り上げさせて「歩道のならず者」にしたのも車道の多過ぎるクルマと従前の自転車レーンへのクルマの駐停車であったことも忘れてならない。

ところが改装後の自転車レーンでのクルマの駐停車が無くなったわけではない。写真のように“堂々と”長時間駐車するクルマも少なくない(写真3)。なぜなら、立体的に車道との境界を表す縁石とボラードはすべての部分に並べられているわけではなく、歩道の内側に駐車スペースを置いている店舗等の前には縁石もボラードも並べられていないので、その部分から進入することができるからである。

むしろ、その“空き間”から歩道の内側の駐車場に出入りするクルマも多く(写真4)、歩行者、自転車の通行を障害し、かつ危険にさらしている。



写真3 幅員において更に駐車しやすくなった感のあるクルマ



写真2 長蛇の列のクルマと姿が見えない自転車



写真4 歩道の内側の駐車場に入るために自転車レーンを横断するクルマ

渋滞する車列の各ドライバーにしてみれば、否応なしに目に付くようになった自転車道の利用度が高くて少ないのを脇に見て、自転車族を少数者と見なすようになり、この少数者のために渋滞を強いられるのは我慢ならないのかも知れない。

また、クルマで渋滞しているところに救急車が近づけば、従前はクルマは白線が引かれていただけのオープンな自転車ゾーンに割り込んで救急車を通したものだが、現在ではそれが可能な箇所は縁石とボラードが並んでいない歩道の内側に駐車スペースがある部分だけである。もっともそのような箇所は結構多く増加の傾向にあるが、そうでない箇所では救急車も一般車両も立ち往生してしまう。

こんなことから、クルマ利用者から「急病人の生命よりも自転車の方が大切なのか」などの俄か仕立ての「生命尊重論」が勢いづく心配すらある。

しかも困ったことに、せっかく安全性が向上し、しかもどぎついほどに原色のブルーで彩色された自転車レーンを走らずに歩道を走る自転車も後を絶たないのである。

この地域の車道よりクルマの数が少ない他の地域の歩道でもほとんどの自転車は歩道を走っている。だから、その習性のままこの地域に入っても、そのまま歩道を走ってしまうのであろう。

また、冬季になるとこの地域の歩道は冬には温かい循環地下水による融雪がなされるので、自転車は一層歩道を走るようになる。だから冬季

には新設の自転車レーンはますます利用されなくなる恐れがある。たとえこのレーンに除雪車が入っての除雪がなされたとしても多くの自転車はより確実に融雪がなされる歩道を走る可能性が高いと言える。

そもそもこの「社会実験」のねらいはどこにあるのか、いま一つ明確でない。

根底に歩行者・自転車優先の思想があつての実験というよりも、「自転車は危険」の発想があつての対策に過ぎないようにも思える。

もし、このレーンの利用が低調なままで、すぐそばの車道における渋滞が恒常的または一層ひどくなるならば、「実験」は失敗と見なされ、ドライバー側からの「自転車レーン無用論」や「撤廃論」が本格的に強まっていくことになりかねない。

単に物理的に自転車レーンを設置するだけではレーンの利用は伸びないであろう。

同時に「自転車は環境にも人にも街にも優しい乗り物」であり、更にはクルマから自転車への転換が望ましいことを積極的に推奨するキャンペーンも不可欠ではないか。

「ホトケ作ってタマシイ入れず」というコトワザがあるが、自転車レーンの設置をホトケだとすれば、「自転車は環境にも人にも街にも優しい乗り物」の発想はタマシイということになるであろう。

※以後も時折この「実験」の経過をお知らせします。

(山形県山形市在住)

投稿

自転車と道路の使い方を見直そう

井坂洋士

環境にやさしい生活、安全・安心のまちづくり、生活習慣病予防といった社会の要請に応えるために、毎日の生活に欠かせない交通分野で徒歩、自転車、公共交通の活用が期待されている。つまり「マイカー」に頼らない生活だ。

中でも、最近では自転車に着目した様々な取り組みが行われている。自転車を安全・快適に使

うためにはどうすればいいのか、筆者が訪ねた2009年秋の2つの社会実験を通して考えてみたい。

■社会実験(1) コミュニティサイクルの導入

東京都心の大丸有(大手町、丸の内、有楽町)地区では、環境負荷が低く回遊性の高いまちづくりを目指した様々な取り組みが行われている。

これまでも無料循環バスやベロタクシー（自転車タクシー）などが導入されてきたが、2009年10月からは新たな取り組みとして、有楽町から大手町にかけての丸の内仲通りで「コミュニティサイクル社会実験」（環境省、JTB首都圏）が行われた。フランス・パリのヴェリブ（Velib'）などのように、短時間無料で自転車を貸し出す拠点を設け、都心部の短距離・短時間移動に自転車を活用してもらおうというものだ。（写真1）

この社会実験が始まって間もない平日日中、筆者が視察に訪れたところ、様々な問題が見られた。駅からの案内が無く、ただでさえ少ない貸出拠点が分かりづらい。そして最も気になったのは、そもそもコミュニティサイクルの軸であるはずの丸の内仲通りに、自転車が走る場所が無いのだ。

もちろん通行禁止というわけではないから、普通に車道を走ればいいのだが、しかし車道には違法駐車が行を成し、その横をひっきりなしにクルマが走り抜けていくような状況だ（写真2）。これでは、慣れない自転車で気軽に走ってみようとは思えないだろう。実際、筆者は丸の内仲通りを有楽町から東京駅付近まで歩いてみたが、その時に見た自転車の多くが歩道を走っていた。これではせっかくのコミュニティサイクルも、歩行者を脅かすことになりはしないか。

ヴェリブの先例となったフランス・リヨンのコミュニティサイクル「ヴェロヴ」を担当するKeroum SLIMANI氏（大リヨン圏道路網課自転車交通政策担当）によると、自転車利用促進策は意外と難しいもので、戦略が必要なのだという。リヨンでは最初に歩行者・自転車走行空間の質の向上から取り組み、歩行者団体や自転車利用者団体と意見交換を行いながら、自転車レーンのネットワークづくりや駐輪場を増やすといった環境整備を行った上で、ヴェロヴを始めたのだと指摘されていた（※1）。

■自転車は車道を走るもの

本来、自転車は車道（日本では左側）を走るものである。これは世界共通の基本的な交通ルールだが、日本では道路交通法で定められているこのルールがあやふやで、本来は「例外」であ



写真1 「大丸有地区エコポート」。本格的な設備が導入されている。筆者が訪れたときは残念ながら使っている人は見られなかった。



写真2 丸の内仲通り。道幅は広く取られているが、本来自転車が走る車道左側は違法駐車で埋め尽くされていた。

る歩道を通る自転車が多数。普段から車道を走っている筆者から見れば、歩道は走ることが困難とさえ思えるほどの悪路だが、そんな場所をあえて選ぶ人が多いのには、理由があるだろう。

歩道はもちろん歩行者優先で、車道ではすべての一般車両が対等。これが本則だが、実態はどうだろう。車道ではクルマが幅を利かせ、違法駐車や無理な追い抜き、速度制限違反などが横行しており、自転車が安心して走れる状況にない。結果、多くの自転車が車道を追い出され、その自転車が歩道で幅を利かせているのかもしれない。

自転車は車道左側走行をすると事故が少なく安全だ（※2）。自転車に乗る人には、ぜひ車道を、もちろん左側通行で堂々と走ってほしいと思う

が、そうは言っても躊躇する人が少なくないだろう。

日本の交通政策は、これまでは極めてクルマ偏重で、クルマ以外の道路交通は蔑ろにされてきた。一方、欧州諸国をはじめ、最近では米国や韓国などでも、自転車利用環境の整備に取り組んでいるが、こうした国々の多くは、今はせいぜい数%程度の自転車分担率(※3)の引き上げを目標にしている。デンマークやドイツなど何十年も自転車利用促進に取り組んできた一部の国を除き、欧米の多くの国では自転車分担率が低迷しているのが実情だ。「ヴェリブ」で有名なフランス・パリですら、2006年の自転車の分担率は1.5%でしかない(パリではこれを2020年に6%まで伸ばす事を目標に取り組んでいる)。

これに対し、日本では特に自転車利用促進策が実施されたわけでもないのに、都市部を中心に自転車分担率が比較的高めになっている。東京都23区で14%、大阪市では20%ほどとなり、つまり(本来は)人と環境にやさしい自転車が多くの市民に支持されているのだ。

しかし、従来の道路行政はクルマばかりを便利にし、自転車には冷たかった。環境問題や交通安全が叫ばれるようになってようやく重い腰を上げたというのが実情ではなかろうか。

■社会実験(2) 既存道路の再配分

昨年11月7日から20日にかけて、神奈川県川崎市の川崎駅東口で「歩行者・自転車の安全な通行環境の社会実験」が行われた(※4)。「歩行者・自転車、バスも車も、みんなで安全・快適な環境づくりを目指した、総合的な自転車対策の検討の一環」とのことだ。

多くの交通が集中する川崎駅から放射状に延びる2つの大通りを対象に、片方では車道を削って自転車レーンを確保し(図3、写真3)、もう片方では歩道の一部を自転車通行帯にする(図4、写真4)。また、普段は違法駐車が行っているバス専用・優先レーンでは、「機能確保」のため違法駐車抑制策が取られるという。

図3・図4には、どんな違いがあるのだろうか。奇しくもこの社会実験が始まった2009年10月7日に、東京都小平市で開催された「自転車スイス



図3



写真3

イ 秋の講演会」で講演された疋田智氏が指摘されていた。後者(図4、写真4、歩道に自転車通行帯を取り対面通行させる)では、歩行者が自転車通行帯を歩いたり、自転車が対面通行となる危険がある。前者(図3、写真3)のように自転車は車道の左側を片側通行にすることで安全を確保できると。

筆者がこの社会実験を視察に訪れた際は、自転車レーンでは自転車はスムーズに走り、歩道上の自転車通行帯を歩く人は少なかった。ただしこの社会実験では市職員や警備員が各所に立って案内をしている。それでも自転車レーンを逆走する自転車や、自転車通行帯を歩く人がいる。これまでデタラメに走ることに慣れてしまった人たちに、ルールを浸透させるための努力は必要になりそうだ。

一方、「バス専用・優先レーン機能確保」がされているはずの車道では、普段と変わらず無法地帯になっていた。バス優先レーンはタクシー



図4



写真4

の客待ち(写真5)や、マイカーの違法駐停車(写真6)が野放しになり、いつものように路線バスや自転車の走行を妨げていた。

自転車の使われ方にも問題はあるだろうが、そもそも自転車が本来走るべき車道を走れないのはなぜなのか。クルマの違法行為のしわ寄せが、自転車、路線バス、歩行者へと付け回されていることを見逃しては、問題は解決し得ない。

■クルマの違法行為を取り締まらない警察

自転車の原則車道走行にせよ、その妨げにな



写真5

る違法駐停車の取り締まりにせよ、歩行者や自転車・路線バスの利用者の安全確保と快適な移動のために不可欠なものである。これらは本来、日頃から交通規制を司る警察が行うべき仕事だが、実際にはこうした仕事为满足に行われているとは言い難い。

川崎駅前の社会実験では専ら市役所職員と警備会社が整理に当たっており、警官の姿は見られなかった。大丸有地区でも横行する違法駐車を取り締まる様子は見られなかった。警察は何をしているのだろう。もちろん全てにおいて警察が非協力的なわけではないだろうが、小林成基氏は、日本の警察は人間が歩くのを交通とは言わず、クルマが渋滞したり通れなくなることを問題視しているのだと指摘されている(※5)。筆者も本誌56号で神奈川県警察の怠慢ぶりを紹介した(※6)。残念ながら、これが実態だ。

警察は、かつては平然と「自転車は歩道」というおかしい「交通安全教育」を行ってきたが、最近になってようやく「自転車は、車道が原則、歩道は例外」と謳いはじめた。しかし、昨年10月19日放送のNHKニュースで紹介された警視庁(東京都警察)の交通安全教育では「交通事故の実際の場面を見てもらって」「真剣に考えてもらおう」ためだと言いつつ(警視庁交通安全担当談)スタントマンを使った「交通事故」の様子を中学・高校生に見せていたが、その現場はどう見てもクルマの側に落ち度があるものだった。それを自転車利用者である中学・高校生に見せて、彼らにどうしろと言うのだろうか。無法自動車に道を譲れとでも言いたいのか。こんな手法を繰



写真6

り返しては、ますます車道ではなく歩道を走る自転車が増えることになりはしないか。

日本自転車普及協会らが実施したアンケート調査（平成18年度 自転車乗用環境の整備改善に関する調査事業報告書）によると、歩道上で自転車を危険だと思ったことが「よくある」人が42.4%、「ときどきある」人を合わせると95.5%にのぼるといふ。残念ながら、警察はこうした実情をまるで理解していないのか、または歩行者の安全・安心は二の次でクルマを最優先する思考になっているのだろう。

自転車スイスイ 2008年講演会（※5）で小林氏は、警察権限を市町村に移すことを提言した。実際、犯罪捜査など一部を除けば、最小単位の自治体に権限を移す方が、より地域の実情に応じた交通規制が行えるようになるのかもしれない。歩行者や自転車の安全・安心を実現するためには、警察が協力する所はそれでもいいが、そうでない所では警察権限の改革が必要になりそうだ。

■改めて「交通基本法」の議論が始まった

昨年8月の総選挙を受けて誕生した民主・社民・国民新党の連立政権。社民党の辻元清美氏が昨年10月の国土交通副大臣への就任会見（※7）で「交通基本法」に触れ、公共交通はもちろん、自転車も含めて総合的な位置づけをする基本法の制定に取り組みたいと指摘された。民主党の前原誠司国土交通大臣もそれに同調し、辻元副大臣と三日月政務官が担当になり検討が進められている。11月13日に開催された「第1回 交通基本法検討会」（※8）では、秋山哲男氏、土居靖範氏、上岡直見氏、板谷和也氏からの意見表明があった。

筆者もこの動きに期待しているが、ここで2つの問題提起をしたい。

ひとつは、既存の道路空間の使い方を見直し、歩行者や、自転車・バスの利用者を安全・安心・快適にすること。その中でも特に歩行環境を安全・安心・快適にするという視点を加えてほしい。公共交通は、必ず他の交通手段と組み合わせて利用されるという特徴がある。家から駅やバス停まで行くときは歩くか自転車に乗る。駅やバス停から目的地まで行くときは歩く。いく

ら公共交通の改良が進んでも、その乗降場所に至るまでの歩行空間が安全・安心・快適でなければ、利用障壁（バリア）になってしまう。公共交通の利用環境は、徒歩や自転車の利用環境と併せて整える必要がある。

もうひとつは、本稿でも述べた交通規制の在り方だ。都道府県警が規制・監督を一手に引き受ける体制は行き詰まっている。地域のことは地域に任せ、交通規制や取り締まりの権限を地方自治体に移すべきだろう。交通計画を立てる自治体の意向が交通規制や取り締まりにも充分に反映される仕組みにならなければ、いくら立派な総合交通計画を立てたところで絵に描いた餅になってしまう。少なくとも、地域の交通計画に警察が全面協力する仕組みづくりが必要だ。

■必要なのはクルマ優先思想からの脱却

「コンクリートから人へ」「国民の生活が第一」と謳って政権を得た民主党は、一方でこの主張に逆行する「ガソリン値下げ」や「高速道路無料化」を掲げている。クルマ利用が増えれば道路建設要求に跳ね返るし、環境汚染や交通犯罪も増加する。首相は「友愛」を訴えながら、自動車の濫用により毎年多くの国民が亡くなり、傷つけられている事実は黙認するのだろうか。こうした矛盾の背景には、そもそも自動車をもたらす負の側面に対する認識の甘さがあるのだろう。

「交通基本法」の思想を一足早く実現しているフランスの交通権では、一般の歩行者より子供や車椅子に、マイカーより自転車や公共車両（バス、タクシーなど）に優先権があると定めている。この基本理念の下、マイカーの車線は削って、歩行者・自転車・公共交通の優先レーンを増やす取り組みが進められている。

一方、日本では歩道を削ってでも車道を広く取っているような道路が各地に存在している。道路の設計も、規制も、その利用状況を見ても、クルマ優先が実情だ。しかもクルマの違法行為はまともに取り締まられない。横断歩道ですら、歩行者を待たせて我先にと走るクルマが目立つ有り様だ。建前（歩行者優先）と実態（クルマ優先）が乖離し、クルマが主、人が従という道路政策

が続けられてきた。しかし、このような状況はいつまでも続かないだろう。

温室効果ガス25%・80%削減、交通事故ゼロなどの課題を達成するために、電気自動車は(限定的な利用は期待されるが)解決策にはなり得ない。石油ピークを過ぎてエネルギー価格が高騰する将来にわたり、私たちの生活が安全・安心・快適で持続可能なものにするためには、クルマを減らし、歩く、自転車や公共交通に乗る人を増やすことが必要だ。人と環境にやさしい交通手段を使って快適に生活できるまちづくりが欠かせない。見方を変えれば、元々自転車や公共交通が多く利用されている日本は、優れた潜在能力を持っているとも言えるだろう。

日本では元々自転車や公共交通が多く利用されているのだ。まずはマイカー以外の交通手段を組み合わせ、誰もが日々の移動を充足できるようにする。次に代替交通手段に安全・安心・快適・廉価という価値を加えてゆく。「交通基本

法」の中にこうした中長期戦略を描き、着実に取り組んでゆくことができれば、そう遠くない将来、私たちの生活は世界でも屈指の人と環境にやさしいものになっているだろう。

※1 カーフリーデージャパン主催「リヨン(仏)の環境まちづくり：都市交通政策とヴェロヴ」

※2 疋田智『自転車の安全鉄則』、朝日新書、2008年、ISBN 978-4-02-273247-7。

※3 自転車分担率：総移動距離のうち自転車が担っている割合。

※4 <http://www.city.kawasaki.jp/53/53ziten/home/kentoukai/jikken/index.html>

※5 自転車スイスイ 2008年講演会「クルマ離れ加速 自転車 が似合うまちへ待ったなし！」→ <http://sltc.jp/#booklet>

※6 本誌56号(2009年7月号)掲載「クルマ優先の現場から(1)武蔵小杉駅北口ロータリー」

※7 <http://www.mlit.go.jp/report/interview/tsujimotofukudaijin091014.html>

※8 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000038.html

(神奈川県川崎市在住)

投稿

駅伝送り

神田 厚

2008年3月2日から、同僚7人と2泊3日で台湾旅行に行くことになった。集合場所は三重県津市内の津新港(通称：なぎさまち)。朝7時発の高速船に乗り40分で伊勢湾の対岸にある中部国際空港(セントレア)に渡り、そこから台湾に直行である。

さて、この高速船が出港する“なぎさまち”へ、クルマを所持しない私が公共交通機関で行くには、近鉄南が丘駅(徒歩20分)かJR阿漕駅(徒歩12分)まで歩いて行き、鉄道で津駅に出てバスに乗り換えて行くことになる。近鉄の各駅停車は1時間に3・4本。最寄りのJRは1時間に1本ほどしか無い。

私の住む三重県の県庁所在地“津市”も、ご多分にもれず地方の典型である「クルマ中心の街」であり、このような場合は家族にクルマで送ってもらうか、自らハンドルを握って“なぎさまち”まで行くのが一般的である。自らハンドルを握って行っても“なぎさまち”には監視カメラと警

備員の巡回で防犯対策をとっている広大な公共駐車場(約700台分)が完備されており、何日止めておいても無料なのである。

同僚は「神田さん、どうやっていくの?」と気に掛けてくれる。「大丈夫、バスがあるから」と私は即答。ただ、内心は『雨が降ったら厄介だな……』と思いつつ、『その時はタクシーを呼べばいい!』と自分を納得させていた。

出発日が近づいた時、私は当日が日曜日であることに気付き、ある案を思い付いた。その案こそが『駅伝送り』である。

我が家は夫婦に息子、娘の4人家族。我々の専らの足は自転車である。当日の朝、自転車3台に私の荷物を積み、空身で1人が走る。“なぎさまち”は我が家から5キロ弱。ゆっくり走っても30分みれば十分だろう。しかも、バテる前に4人で交代しつつ駅伝のように走れば、1人6・7分ずつで済むはずだ。帰りは3人が自転車で帰って来ればいい。

早速家族に切り出すと、「何でそんなことしなければならぬんだ！」ではなく「面白そう！」との反応が返ってくるのが我が家なのである。

私は大の駅伝ファンで、学生時代の1月3日は小田急線の始発に乗って箱根湯本まで行き、駅前から国道1号を歩き、ほとんど観客のいない函嶺洞門の手前で山下り（箱根駅伝の復路）を見るのが常だった。まだTVの完全中継など無く、自衛隊のジープが各校の伴走についていた古き良き時代である。以来、今も正月はTV観戦を欠かさない。

現在住んでいる津市は、毎年11月に熱田神宮・伊勢神宮間で争われる全日本大学駅伝が通る街で、今はこちらの沿道に家族で足を運んでいる。

かくして、我が家の新たなイベント『駅伝送り』の実行はすんなり決まった。ちなみに、我家には陸上競技経験者は1人もいない。

前夜の天気予報は見事に晴れマーク。全員が運動会の前日のように、早めに床についた。

当日朝、妻の買い物用自転車の荷台に私の荷物を積んで、スタートは私が走った。とは言え、そのまま旅行に行くジーンズにスニーカー、先ずは準備運動代わりに軽く走って妻と交代、私が荷物を積んだ妻の自転車に乗った。サドルの位置やペダルの感覚が違う“人の愛車”に乗るのは、どことなく新鮮な感じがするものである。

次のランナーは中2の息子。そして、少し前傾気味の息子のマウンテンバイクに妻がまたがる。どちらの姿も新鮮！

最後に小3の娘が登場。そして、すでに妻の背丈を追い越した息子が娘の自転車に、膝を曲げて三輪車のように楽しそうに乗った。

次に私に引き継がれたときに、再びそれぞれが自分の愛車に乗り換えた。

2順目の走り、私はある種の快感を味わった。日曜日の早朝、それはまるで私が走るために交通規制をしてあるかのごとき交通量の道路に、3台の伴走車を従えて1人走っているのである。正に駅伝の先頭チームのようなVIP待遇である！！

あまりの気持ち良さに電柱もう一本・もう一本と交代を先延ばしにしていると、痺れを切らせたように娘が突然「今度は私が走る！」と言い出した。

私は彼女に譲り、彼女の自転車にまたがり横に着いて実況中継を始めた。

「ただ今5区から6区への中継が無事終わりました。さて、この区間はいよいよエースのチッチちゃんの登場です……」彼女は俄然やる気を出して、そのまま「もうちょっと行く」「もうちょっと行く」と交代を拒み、にこやかに家族3人が見守る中、半分近くを走り通してしまった。

津市内を流れる岩田川の河口を渡る津興橋（つおきばし）のたもとまで来ると、視界が開け海の上に顔を出したばかりのオレンジ色の太陽が輝いていた。その美しさに思わず足を止めて4人でしばし眺める……。「早起きは三文の得」とはこのことだ。この橋を渡るとほどなく“なぎさまち”で、最後は私が走った。

途中バスが1台我々を追い越して行った。ガラガラの車内に1人、一緒に行く同僚の姿を見つけた。彼女は数少ない公共交通機関利用者で伊勢からJRで通勤している。

トイレで着替えて、しっとりと濡れたシャツを妻に託し、待合室にいる同僚に合流すると、バスで先に到着していた彼女が開口一番「神田先生！ 見ましたよ!!」と声を掛けて来た。

（私は高校教師。そして、この旅行は前日の3月1日に無事卒業式を終えた、3年生担任団の打ち上げ旅行。）

私はそれに応えて「不思議な集団だったでしょう！ 実は……」と早朝の我が家のイベントを面白おかしく同僚に語った。

恐らく、この日こんな家族からの見送りを受けたのは、“なぎさまち”で私一人だったことだろう。いや、“なぎさまち”どころか日本中の旅行者の中で私一人だったにちがいない。

ほどなく我々は船に乗り込み、高速船は棧橋を離れるとすぐに方向転換をする。

窓際に座っていた私は、早春のまだ肌寒い早朝の岸壁で、たった3人で手を振っている家族の姿を見つけ、大きく手を振り返した。

その光景を横で見ていた同僚が「神田先生んちって、何か温かいね!」とつぶやいた。送られる人に送る人。どちらの身も心も温かい……それが我が家の『駅伝送り』。

（三重県津市在住）

梅沢さんの体験談(56、57号)を読み、理念だけではどうにもならないクルマ社会の構造的な側面を改めて思い知らされました。「本気で所有・利用を減らすのであれば、自家用車を使う以外で利便・必然を代替する方策を考える必要がある」というご意見にはうなずけます。梅沢さんがとりあげられていた問題点に対する私自身の体験を書いてみたいと思います。「代替する方策」とは言えませんが、代替策を考えるための材料の一つにでもなればと思います。

うちには現在中学生になる子がいます。小さい時に地域のサッカーや野球クラブに入りたいと言ったこともあります。親の負担を考えて断念させました。ただ、小学3年生くらいから地域のゲートボールのクラブに入って今も活動していますが、試合のたびに指導者や他の子どもの親のクルマに乗せてもらっています。それに対して心理的なプレッシャーを感じているのは事実です。それで迎えにきてくださる方に、ときどき図書カードなどを渡してお礼をしています。それでもプレッシャーを感じていることには変わりありません。

その他には、近所の友だちの家族と一緒にクルマでどこかに出かけたりするという事はほとんどありません。子どもは子ども同士で遊ぶことで満足しているようにみえます。もちろん、自分の友だちが他の友だちの家族と楽しいところにクルマで出かけているという話を聞いてうらやましく思っているのかもしれませんが、ただ、子どもが行きたがるようなところには、自転車、公共交通機関を使ってあちこち連れて行きました。そのおかげかどうかはわかりませんが、小学生も高学年になると、自転車で30分以上かかるところや、電車やバスを乗り換えていかなければならないところにも一人で行くようになりました。

公共交通機関での移動に比べて安くつく場合にはレンタカーを利用しています。最近は一日本3500円程度で借りられるレンタカーもあり安く

つくケースが多いです。ただ、いくら安くても運転の負担が重いと判断すれば価格の高い公共交通機関を利用します。広島から実家のある愛知県まで家族3人が新幹線で往復すれば7万円程度かかりますが、往復1000キロの道のりを一人で運転する負担、危険、時間等を考えると、いくら安くてもレンタカーでの移動はマイナスが大きすぎます。安くするためなら、JRの青春18切符で普通列車に乗って疲労困憊するほうが安全と考えて、実際にも何度かそれで往復したこともあります。

経済的な理由から自家用車の購入を考えたことはありません。どう計算してもクルマを所有して維持する方が高くつくからです。もちろん、公共交通機関が少ない地域ではクルマの方が安くつくケースがあることは理解できますが、工夫の余地はあると思います。私の場合は、駅から徒歩30分以上かかる不便さを、徒歩3分圏内のアパートに引っ越すことで解消しました。家賃は2万円以上高くなりましたが、クルマを所有するよりは負担が軽かったと思っています。

経済的な理由を優先したくなるのは、クルマよりも原付バイクの方だと思います。以前、週4日のアルバイトで往復2200円の交通費がかかるところを、原付で往復すると約200円のガソリン代で済み、時間的にはどちらも同じくらいだったということがあります。その差額は一日2000円ですが、一年では40万円という額になります。原付の購入費と維持費を差し引いたとしても相当安上がりです。その時のアルバイトの年収は200万円以下でした。このような経済状況に置かれていながらも、原付の所有を控えるという理念を優先できる人は少ないと思います。原付は経済的に厳しい状況にある人にとっての重要な移動手段になっているという側面もあります。逆に、クルマに乗るまでのひとつのステップになっているという側面もあります。

原付もクルマと同じような害を生み出すのは事実です。排気ガスは、どのように比較するのが正当なのかはわかりませんが、走行距離とガ

ソリンの消費量で比較すると、クルマと比べて極端に害が少ないとは言えません。50キロを走るのに、原付では約1リットル、クルマでも燃費のよいものであればその数倍程度で済みます。公共交通機関に与えるマイナスの影響はクルマと同等です。ただ、交通事故で運転者自身が死傷する可能性はむしろ高いですが、相手を死傷させる可能性はクルマと比べてかなり低いと思います。原付がクルマの利便・必然を代替する手段とまでは言えないと思いますが、よりマシな手段として考慮の対象になる可能性のあるものの一つではないかと思っています。

クルマや自転車に関する議論は多いですが、原付に関してはあまり見かけません。原付はクルマに含まれると考えられているためでしょうか。しかし、原付はクルマとも自転車ともちがう特質をもった移動手段です。ですから、原付の問題を考えることも必要ではないかと思えます。クルマから原付への乗換えを促すことには意味があるのか、原付の利用も減らしていくことが必要なのか、原付の生み出す害はクルマと比べてどれほどのものなのか等、情報やご意見があれば教えていただきたいと思っています。

(広島県広島市在住)

投稿

ラクに流される自分を恥じる

梅沢 博

クルマを使うようになる前と、なった後とで、自分の内面で変わったこと。

それは、自転車での外出を億劫に感じつつあることだ。

月に2回ほど、夜に柔道の練習に行っている。練習場までの道のりはおよそ3.5km。自転車だと12、3分。

その道のりを、以前はいつも自転車を走らせていた。小雨の時はポンチョを羽織り、本降りだったらお休み。そんなヤツ、大人ではほくくらしいだった(中学生の中には、自転車通いの子もいた)。

顔なじみは皆、うちにクルマがないことを知っていたので、「自転車は大変だね」と声をかけてくれた。「準備運動代わりになって、かえっていいですよ」なんて返事したものだ。

それが今では、当たり前のようにクルマで出かけている。自転車の半分の移動時間。体力は損なわない。雨が降っていても問題なし。かえって練習に集中できていいじゃないか——などと、自分でも意外なほど、ラクなほうへと流されている。

言い訳をすれば、練習場までの道は、外灯がない田んぼの中の県道。クルマの通りは多く、歩道は凸凹だらけで、ところどころでなくなって

しまう。そんな道を、夜に自転車で走るのはおっかない、ということもある。でも、それを何年も続けていたのもまた、かつての自分だ。

休日。息子を床屋に連れてってと細君に頼まれる。息子はいついでに、本屋に寄りたいという。ぼくは考える。自転車2台で連なって出かけるか、クルマで行くか……。

こういうときも、クルマを選ぶ回数が増えた。「疲れているから」とか、「寒い(暑い)から」とか、「雨が降りそうだから」とか、その都度口実をひねり出している自分が情けない。

そんな具合だから、体力が徐々に落ちてきている。1日中パソコンに向かって座っている仕事ということもあり、日々の運動量は、同世代の勤め人に比べるとかなり少ない。仕事場の往復数キロを自転車通勤するのも、たまにジョギングや柔道をするのも、焼け石に水、何もしいよりはマシといった程度だ。

運動量が少ない→体力が落ちる→億劫になる→クルマに頼る→ますます運動量が減る→ますます体力が落ちる……。絵に描いたような悪循環に陥りつつある。

都内に住んでいたころは、スポーツクラブにクルマで出かけるなんてナンセンスだ、と思っ

ていた。だって、ラクをしたいんだか、体を動かしたいんだかわからないじゃないか。

そのころの冷ややかな目線が、天に唾するか

のように、今の自分に突き刺さる。

これじゃいかん、と焦りを覚えているこの頃。

(茨城県つくばみらい市在住)

投稿

この会の使命は

木村孝子

会報57号、ありがとうございました

- ・民主党政権となりました。自公政権時代と違い、前向きな政策も多く、政治が身近なものになっていますが、民主党マニフェスト「高速道路無料化」は地球環境の破壊をさらに進めるものであり、公共交通を弱体化させるので会は反対していかねばなりません。

会報57号に、会から民主党にあてて意見書が出されていて力強く思います。このマニフェストはぜひ取り下げてほしいと切望します。

- ・2000年5月、ミニバイク運転中の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生、児島健仁さんの母親・児島早苗さんの「裁判報告とお礼」を読みました。

早苗さんは、「家族を喪い、遺族となり、涙を流す回数以上にしたことは、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、頭を下げることだった」、と書いておられます。本当にそうだったんでしょう。

ご子息を喪った悲しみ、苦しみの他に、頭を下げてまわらねばならなかったご遺族のご心痛が私の心につきささりました。この会は交通事故の理不尽さ、不幸と向き合い、対策を練っていく会でもあると思います。

市のバスモニターとして

10月、市のバスモニターとして、この地域を走っている循環バス、路線バスに数回乗りました。市は「乗客が乗りやすいバスをめざす」ことを目的にバスモニターを募集しました。運転

手の言葉づかい、服装をチェックしたり、車内が整理整頓されているか等を見るものでした。

私はこまかいチェックよりも、公共交通がより多くの人に利用されることを願ってバスモニターになりました。

市中を、A、B、C、D、Eとコース別にまわる循環バスはステップも低く工夫され、小型で家庭的雰囲気です。料金は一回乗って100円。路線バスの方は大型で、運転手も職業人間。

バスモニターの期間が終わり、市の職員、バス会社の人、モニターが集まりミーティングがもたれました。

いろいろ話し合いましたが、この集まりで私がはじめて知ったことがありました。循環バスの方は市が年間4000万円出して維持していること。路線バスにも年間数百万円出しているとのこと。市がバス会社にお金を払って市民の足を確保していることを知りました。これは大事なことと思います。

かつて国鉄が解体されたとき、いわゆる赤字路線は次々廃止されていきました。「たとえ赤字であろうと、国鉄は電車を走らせ国民の足を確保すべき。国鉄は赤字で当然」の主張は当時、私の心をとらえました。日本が大クルマ社会に突入したのはその頃ではなかったかと、残念な気持ちで思い出されます。

モニターには循環バスと路線バスの回数券が配られました。余裕をもって配られたので、残りは公共交通発展のため(オーバーですが)大事に利用したいと思っています。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

ハローワークで始める脱クルマ(2) 「希望を集めて売ろう」

鈴木浩司(ペンネーム)

世の中には「兵器を造って売る」という仕事があります。そういう仕事は「銃で人を撃つのが好き!」とか「戦車で町を破壊したい!」という困った人たちが就職しているのでしょうか。きっとそうではなく、大半の人は、他に仕事がないので仕方なく兵器工場で働いているのだと思います。「他に仕事がない」というのは深刻なことです。もしも世界が平和になって兵器が売れなくなれば、たちまち失業して生活に困ってしまう。国民の生活を守るため、国家が「CO₂排出量の少ないエコ戦車は優遇するから買って!」と言い出すのも仕方ないのかも。かようなわけで、世界平和のためには「戦争反対!」「軍需産業はけしからん!」と叫ぶだけでは足りず、「兵器を造って売るより、ずっと楽しくて儲かる仕事を用意してあげること」が必要だと思えます。とはいえ、転職は、簡単にできることではありません。はじめの一步として、工場に勤めながらできる副業(お小遣い稼ぎ)を準備してあげるのが良さそうです。「懸賞」なら、就業規定にも反しないから気楽ですよね。たとえば下記のような。

「クルマを使わない生活が教えてくれた、心あたたまるとステキな実話」の募集。「自転車で通勤するようにしたら、こんなステキな発見をした」「クルマを手放して新しい生活を始めたら、こんな心温まるできごとがあった」という実話を公募する事業を始めます。優秀作品には賞金を出しますが、それだけでなく応募者全員にポイントをあげることにします。集めたポイントは商

品と引き替えたり換金することが可能です。探せば探すほどポイントがたまるので、多くの人が「クルマを使わない生活がもたらす幸せな実話」を探してくれそうです。

このポイントシステムを支えるために、集めた実話を販売します。希望に満ちた暖かい話なら、お金を出して読みたい人もいるでしょうから、書籍にして売るのが一計です。でも、企業に売り込むという手もあります。たとえば「クルマを使わない都心に引っ越したら、こんなにステキなことがあった」という話は、都心部のマンション販売店が買ってくれるかもしれません。なぜなら、売ろうとするマンションの良さを具体的に思い描ける実話や口コミは、強力な販促ツールになるからです。「都心に引っ越したらハッピーになったという実話」が1000件もあったら、誰でも「都心のマンションはいいな」と憧れるでしょう。「バス通勤に変えたら、ロマンスの花が咲いた」という話ならバス会社に、「鉄道で感じた人の恩」というようなのなら鉄道会社に売

るわけです。そもそも「クルマを使わない生活」なんて、普通の人にはカンタンに想像できません。脱クルマって、いったい何? そんなことホントにできるの? 希望に満ちた実話をたくさん示すことでしか、分かってもらえる術はなさそう……。

というようなことを考え……「まずは、この会報が希望で一杯になったらステキかも」とフト思ったのでした。(おわり)

(愛知県安城市在住)

1 フランスのトラムについて

フランスでは、他の先進国同様、第二次世界大戦後急速にモータリゼーションが進み、鉄道に代わって自動車が輸送の中心となりました。それに伴って都市を走るトラム（路面電車）も次々に廃止され、一時は、リール、マルセイユ、サンテチエンヌの3都市だけになってしまいました。しかし1970年代頃から見直しが行われるようになり、1985年以降、LRT（次世代型路面電車）という形でトラムの復活・新設・路線延長が相次いでいます。現在（2009年）、フランスでは、パリ・リヨン・ストラスブールなど19の都市でトラムが走っており、さらにアンジェやランスなど複数の都市で建設工事が行われています。

トラムの復権の背景にあるものは、クルマ社会への反省であると言っていいでしょう。クルマは確かに大変便利な乗り物です。しかし不要不急のクルマの氾濫は、排気ガスによって大気を汚染し、地球温暖化を進め、交通事故で多くの生命を破壊し、貴重な土地を道路や駐車場という形で奪い、郊外に大型商業施設の立地を促して都市の中心部を空洞化してゆきました。このような数多くの深刻な問題を生み出しているクルマを減らしつつ人々の移動をより便利にしていくとする考え方がトラムの復権につながっているのです。また、建設費が地下鉄よりも遙かに安い上に、乗降の際の階段の昇り降りがほとんどなく、高齢者や障がい者にも利用しやすいこともトラムの発展を促しています。さらに1982年に成立した交通基本法が1996年に改正され、環境保全の理念が強調されるとともに、特に都市部においては公共交通機関の役割がより重視されるようになったこと、交通負担金制度によって公共交通機関の投資や運営の財源を税金という形で徴収できるようになったこともトラムの建設には有利に働きました。

2 ニースのトラムについて

フランス南東部の都市、ニースにも2007年にトラムが復活しました。ニースは、アルプ＝マ



ニースのトラム（ジャンメドゥサン付近〔道路の中央をトラムが走り、その両側は自転車と歩行者専用になっており、原則としてクルマの進入は許されていない〕）

リティーム県の県庁所在地で地中海の沿岸、コートダジュールに位置しています。パリのリヨン駅から直通の高速鉄道(TGV)に乗れば約5時間半で到着します。人口は約35万人(都市圏人口は約97万人)です。国際的な観光リゾート都市としても知られています。特に夏の海水浴シーズンや年末年始の休暇の時期はにぎわいます。

ニースのトラムは1953年にいったん廃止されましたが、2007年に復活開業しました。この都市のトラムは、都市の中心部をV字形に走っています。現在の総延長は8.7km(延長計画もあります)、運行頻度は約5分毎(早朝深夜は約8分毎)、平均時速は18km/h、運行時間は午前4時半頃から午前1時半頃までです(※)。チケット料金は全区間1ユーロ(約135円)で、バスと共通になっています。また1回に限り無料で乗り換えができます。もちろん低床式で、どのような人にも利用しやすい構造になっています。

このトラムには私も乗りました。とても乗り心地が良く、利用率も高くして昼間はいつも満員でしたが、最大の特徴は、都市の中心部のマセナ広場とガリバルディ広場を通る区間では架線がないということです。架線の代わりに電気を供給する第三軌条もありません。このトラムは、車輪が回転するときに発生させた電気をバッテリーに蓄えて、架線のない区間ではその蓄えら

れた電気で走ることができるのです。そのため「ハイブリッド電車」とも呼ばれています。一部区間で架線をなくしたのは、都市の景観を損なわないための措置であると言われています。

また、写真に見られるように、トラムの開業に合わせて道路の一部を自動車乗り入れ禁止にして自転車と歩行者に開放しています。さらに、両端の停留所と中間の停留所にパーク＆ライドのための駐車場も整備されています。

ニースは、高頻度運転で低運賃の便利なトラムを開業して人々の移動を便利にするとともに、クルマの通行を減らして、より安全でクリーンな町作りを進めています。この都市計画には参考にするべき点がたくさんあると思います。

※Le site du tramway de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur

(山口県萩市在住)

投稿

ベーシックインカムは地球を救う

小松敏郎

神戸出身で大阪城近くで公共関係のコンピュータソフト開発に従事していた者です。

8月23日にアタック京都主催のベーシックインカムの勉強会に京都に上った。会場が面している河原町通には三十二年前まで市営の路面電車が走っており、その時ここは小学校だったが、少子化による統廃合により交流会館に再利用されている。講師は山森亮(とおる)氏。光文社新書から「ベーシック・インカム入門」を上梓した。

筆者は事前にその本を購読してから集会に臨んだ。経済学部の学生に戻った気分だ。

是非その本を読んでいただきたいが、簡単にベーシックインカムとは何かを解説すると、無条件に政府が一般市民に生活に足る手段を提供することである。貨幣経済である今日では現預金ということになる。この夏に定額給付金なるものがこの国に吹いたのは一過性で金額も少な過ぎるのでベーシックインカムに値しないが、無条件給付という点でおおいに評価していい。政府が市民に現預金を給付するのに、失業保険、障害者年金、老齢年金、最後の砦の生活保護と数々あるもののいずれも厳しい条件がつきまとう。一見、正当な条件のように見えても条件を実行すること自体に優秀な人材や税金が無為に浪費されているのが実態であることを、知っている人は知っている。日本のマスメディアは何も伝えないが。条件の審査という不毛な労働をやめてしまった方が全体として税金が有効に使われ福祉が増進するというのがベーシックインカムと

いう問題提起だ。

日本では唐突に現れたような印象があるかもしれないが、欧米での議論は何百年も続いている古くて新しい問いである。山森氏自身著書でも講演でも最初にベーシックインカムとは何かだまされたような第一印象があったと開陳している。しかし、実態を知れば知るほどベーシックインカムにしか光を見い出すことができない。

ベーシックインカムの難しいところは、景気がよくなり生活にさしあたって困難さを覚える人が少なくなるととたんに要求している人数が減少し運動が下火になるということの繰り返しで、いまだに国家レベルで完全に実施されたところはどこにもない。ただ、その前段階のマイナスの所得税を実施している先進国がいくつもでてきている。所得の少ない人は税金を払うのではなく足りない分、政府から給付されるのである。税務審査という条件があるのでベーシックインカムではないが、この制度があるだけでどこぞの国のように生活苦からヤミ金融に手を出して自殺に追い込まれたり、まして餓死するようなことはなくなる。

質疑応答で意見として次の発言があった。ベーシックインカムの前提には教育が何より大事だ。ベーシックインカムは「働かない権利」と見られてもしかたないが、本当に働くとは何か。今の日本の教育ではろくに教えられていない。教員や生徒の自主性を重んじたフィンランドに見習うべきだ。

再度9月30日に山森亮氏によるベーシックインカム講演に上洛した。この日は京都市電が三十一年前に全廃になった日であり、会場は今も一部区間が路面電車となっている京福電鉄嵐山線の車庫近くである。この講演はもっと広い層を対象にしておりベーシックインカムが何たるかわからずに来ている人が多く、そのうち一人の銀行に勤めている人がこの問いに激怒し講演終了後も講師にくだり下がった。彼／彼女には本当に給付が必要な人を大海から一本釣りすること自体が差別だということが夢にも思わないのだろう。本当に必要な人を救うためには必要でない人に渡ってしまうことも必要なコストなのだ。それでこそ命を大切にすることだ。地震の予知で空振り(予知したが実際には起きない)があっても予知なしに起これば甚大な被害になるということを我らは一月十七日から学ばなければならない。

二回とも時間の関係で著書にはかなり詳しく書かれていた障害者団体「青い芝の会」に言及されなかったのが残念。青い芝の会は当時の欧米での運動より理論面でも先端を行くものだったと著書で知らされた。ベーシックインカムから少し外れるが、今から四十年近く前に青い芝の会は車椅子に乗ったままバスに乗せろとか、駅にスロープやエレベーターを整備しろと交通局や私鉄各社に要求したが、当時はまともに相手にされなかった。四十年後の今、車椅子でバスに乗車できることは当たり前のことになっている。

講師は筆者より年下でかつ関東の方から京都に進学してきた人なので京都市電に特別に愛着はないが、八月には自転車で会場に駆け付け今回は電車バスで会場に来ており、僧籍にあるものすら安易にマイカーやタクシーに相乗りして二酸化炭素その他の害悪をまき散らしている現実とは一線を画し、現代の本物の僧(ジェーン・パーキンがビルマの人たちに捧げた歌でいうところのmonk)と言えよう。

トヨタ以下のクルマ産業界は自分達が日本国での雇用の屋台骨を支えてきたと豪語しているが、正社員の完全雇用を前提としてそれ以外は例外として顧みられないという社会のありようが行き詰まっているのは昨年の秋葉原事件でも明らかである。また現代の蟹工船と言われる非正規労働を主

人公にした「ボトスライムの舟」が芥川賞を受賞した。著者の津村記久子さんは大谷大学卒業だが、彼女が生まれた時点でこの国の路面電車で同一事業者内の路線が直角に交差するところは唯一ヶ所だけになって、大谷大学前の烏丸車庫は今や一大ショッピングセンターに化し、市バスは地階を出入りし空気がよくない。

浄土真宗の開祖である親鸞が越後に流刑になったとき田と稲の種を与えられたという。ベーシックインカムの元になる考えは欧米だけのものではなく、もっと古くから東洋にもあったことは山森亮氏も指摘している。

紙幅が充分でなく舌足らずなのを勘弁してほしいが、世の中に本当に必要な労働のうち看護や介護などがひどい労働条件で離職者が絶えない一因として、「雇用」で生活手段を得た大多数の人は自分の狭い範囲で満足して外の風を入れようとしない。網膜に写っているはずなのに心の目には色が写っていない。ベーシックインカムは人々に自分のすぐそばで大変な状況が広がっているのだと気付かせ、自分は一生懸命に働いている、それで問題を言われる筋合いはない「私は悪くない」と開き直るのではなく、自分の労働が世界全体、地球全体にとってどういうことをしているのか考えさせる余裕を生み出すのは間違いない。三十数年前の京都市電の存廃問題では最終的に労働組合が組合員の生活を守るため路面電車の廃止に賛成した。つまり組合が一千年の都の環境破壊に手を貸したのだが、ベーシックインカムが導入されれば、このような本末転倒もなくなるだろう。ただそうなるのには基礎的な教育(ベーシック・エデュケーション)がなければ件の御仁が激怒したように単なるバラまきに過ぎなくなってしまう。

ベーシックインカムの導入だけですべての問題が解決されるような幻想をいだくべきではないが、ベーシックインカムがあれば低賃金で人をこきつかうことを前提したビジネスモデルは成立しなくなり、経営者はもっと人材を生かし地球環境を考えた経営を行うことを求められるだろう。偽りの経済効率や国際競争力を念仏やお題目のように唱えるだけの季節は終わったとは言える。

(大阪市生野区在住)

■「週刊金曜日」、世話人清水さんへのインタビュー記事を掲載

当会に取材の申し込みがあり、世話人の清水さんが当会を代表して取材を受けました。

「週刊金曜日」
2009年10月30日号

新政権の
進退
検査 ⑤

クルマ乗ってない人も
高速道路無料化で
恩恵ありますか？

市民団体に聞く

民主党がマニフェストで掲げていた「高速道路無料化」ですが、そもそもどこから出てきたのでしょうか。党内できちんとした議論の過程を経て出てきた政策とは思えません。経済コンサルタントの山崎養世さんが「高速道路無料化」を以前から主張されています。道路公団の民営化が議論されていた頃でしょうか、菅直人国家戦略担当相が、山崎さんと一緒にシンポジウムに出席されるなどしていたので、興味を持ったのではないかと……。ただ、民主党にとって「高速道路無料化」をマニフェストにしたことは意味があったと思います。自民党は道路建設を重視し、支持層にしていたが、民主党は道路利用者に対して支持基盤を広げようとした。だから、高

速道路建設の凍結を打ち出していますよね。また、高速道路無料化によって物流コストを下げ、生活コストを下げると謳っていますが、物流は鉄道に移す（モーダルシフト）べきです。それに、暫定税率の廃止などで、移動を車に依存することの多い地方に住む人の負担を削減するとありますが、恩恵を受けるのは、元々クルマに乗る人、“交通強者”のみです。14日に、辻元清美副大臣が来年の通常国会に「交通基本法」の提出を目指す意向を示しました。これは、公共交通の整備などで、国民の移動の権利を保障しようということですが、これはクルマ依存型社会からの転換を図るもの。高速道路無料化などの政策とは矛盾しているのではないのでしょうか。（談）



クルマ社会を問い直す会事務局

清水 真哉



■服部圭郎
『道路整備事業の大罪
道路は地方を救えない』
新書版、221ページ、798円、
2009年8月刊、出版社 洋泉社

この新書で紹介されている事例は、大半が既にどこかで目にしていたものですが、この本の斬新さは、道路建設はまちづくりにとって多大なマイナスの影響を及ぼすと、旗幟を鮮明にしているところにあります。これは、車道は狭いほど街は魅力的になるという私の主張とも合致し、とうとうここまではっきり物

を言ってくれる本が現れたかと、意を強くしました。著者は本当は書名を「道路を造ると地方は衰える」としたかったそうなのですが、編集部の意向でおどろおどろしいタイトルになってしまったようです。元の題の方がポイントを明確に示してよほどインパクトは強かったのに、誠に残念です。しかしいざにせよ、広く読まれて欲しい好著であります。
(清水真哉 世話人)



ご存じのように当会は、民主党に対して高速道路無料化反対の意見書を衆院選挙公示前に送りました。会報本号で清水さんがこの問題について別個論じていただいています。私も少しこれに関して述べたいと思います。

民主党は、馬淵議員のテレビでの発言などを聞くと、高速道路はそもそも無料であるべきだと言っているようです。海外に無料の例があることも言っています。高速道路も一般の道路も、道路は無料が本来の姿だと言っているようです。しかしそうでしょうか。

一般の道路が無料であるのはなぜでしょう。決定的な理由は、料金を取るには大変なコストが掛かるからです。道路利用者から料金を徴収するには、これまでの技術のもとでは無数の料金所をもうけて無数の徴収員を配置して対応しなければなりません。これからの技術のもとではより低コストで徴収できるかもしれませんが、少なくともこれまでは無理でした。

一般の道路が無料であるもうひとつの大きな理由は、私たちの移動・交通は生活の基本ニーズ・必需ニーズであり、それはすべての人々が平等に満たされるべきであり、道路サービスの提供はナショナルミニマムの提供として無償であるべきだと考えられてきたからだと思います。

高速道路は、一般の道路との接続を大きく制限することによって料金徴収所の数を大幅に減らし、料金徴収を可能にしています。利用者・受益者から確実に徴収でき、料金を払わないものの利用を排除できます。こういう場合は、「排除不可能性」を理由とした無料化はできません。

私たちはたとえば、水道および下水道について料金を払って利用しています。受益者が明確に特定でき、「ただ」での利用をほとんど排除できるこれらのサービスは、我が国では有料であることがほとんどであろうと思います。高速道路はこれらと同じ扱いでよいのではないのでしょうか。

ただし、水道や下水道を「ただ」にしている国や地方政府が世界にはあるかもしれません。水道や下水道のサービスは生活の基本ニーズ・必需ニーズであり、それはすべての人々が平等に満たされるべきナショナルミニマムとして無料にしている国や地方政府があるかもしれません。

民主党は高速道路サービスをそうしたものと考えて無料を主張しているのかもしれませんが。しかしもしそうならば、ほかにも無料にすべきものが続々と出てくる可能性があります。たとえば水道や下水道はそうでしょう。

ナショナルミニマムとして、あるいはシビルミニマムとして無料で供給されるべきもの、無料でなくとも政府の関与のもとで税の大幅な投入のもとで供給されるべきものはどのようなものであるべきでしょうか。

これについての明快な基準が確立しているのかわからないのか、私にはよくわかりません。経済学関係では多分標準的な見解は確立していないのではないか、法律学・政治学の関係ではどうでしょうか、判例の蓄積から何か整理されているのでしょうか、私は知りません。

庶民の常識論としてナショナルミニマムとして扱うべきは、生活にとって必需性の高いサービスであろうと思います。どこまでそれに含めるかは、その時々当該社会の財政状況・政治状況などから、当該社会の成員が何らかのやり方で決めていくものであろうと思います。

医療、基礎教育、身障者福祉、失業者救済、生活困窮者保護、等の保障については何らかの形で合意が得られている国が少なくないでしょう。介護、子育て、老後の生活保障(年金)などについても合意が進展しつつあると言えるでしょう。

高速道路は必需性が高いのでしょうか。私は上に列挙したものに比べてNOと判断します。高速道路は、観光目的、帰省目的、業務目的での利用が大半を占めると思います。これらが生活の基礎的で必需的なニーズを反映しているかと言えばNOと判断します。

私たちの移動・交通のうちでも通勤、通学、買い物、病院通いなどは生活の基本ニーズ・必需ニーズです。この観点からは高速道路ではなく、これらの目的に使う一般道路と公共交通サービスが無料化の対象(候補)となるべきです。

民主党の高速道路無料化論が、「道路は無料が本来の姿だ」と言う考え方のもとに立脚しているとすれば、これまで述べてきたことから明らかのように、それは全く間違いだと私は判断します。

結局、民主党の高速道路無料化論は、別の論拠によらざるを得ないものになっていると思います。現に2009年3月25日に民主党が出した「民主党高速道路政策大綱」は無料化の目的・効果として次の4つを挙げています。1)生活コスト・企業活動コストの引き下げ、2)地域活性化、3)温暖化対策、4)「ムダづかい」の根絶、です。

このレベルでの議論については、既にいくつか参考になるレポート・論評がでており、当会としても改めて個別に吟味・論評すべきとは思いますが、ここでは論じません。

●政権交代が実現しました。

自民政権は長い間、官僚が政府の周辺に特殊法人・公益法人の類を無闇に増大させるのを放置しました。地方への経済対策として自然破壊を伴う公共事業を果てしもなく行い、財政も疲弊させました。

民主党が長期に渡る自民党政権の後片付け、鳩山総理が言うところの「大掃除」をしている間は、自民党の出番はないでしょう。恥ずかしい思いをして下を向いてもらわなくてはなりません。いわゆる事業仕分けを見ても分かりますが、こうしたことを今までの与党はなぜしてこなかったのか、これだけの無駄をなぜ許してきたのかと国民は思うからです。

民主党は自民政権下の政治の問題点を研究し、それなりの準備をして政権に就いたとは思いますが、民主党には長期的な成長戦略がないと言いますが、土木工事に巨費を投じてきた自民党に何の成長戦略があったのでしょうか。子供手当てや高等教育の無償化など、次の世代にお金を掛けようとしていること自体が将来への投資なのです。

しかし民主党がまだ理解していないことの大きな一つとして、クルマ社会の問題を挙げなくてはならないのは残念なことです。これはクルマの問題について国民の間で理解が深まっていないことの反映と言えます。

自民政権は確かに、国幹会議の廃止を表明、高速道路の四車線化事業を中止し外環道の建設も凍結しました。「コンクリートから人へ」というスローガン通りの動きはしています。

しかし民主党の道路への切り込みはまだ不十分です。未だに圏央道や第二東名の工事が止まったという話を聞きません。私が求めるのは、道路の費用対効果の再検討ではなく、全ての道路建設の即時停止です。

暫定税率の廃止を実行しようとする一方、環境税についても語られてはいますが、同時実施はしたくないようです。自動車ユーザーの顔色を伺っているとは思えません。

高速道路無料化に対する批判は強まっていて、民主党が、政党支持率を下げることなく、 маниフェスト通りの政策を強行することはなかなか難しくなっていると思います。

誰も指摘しようとしませんが、民主党の交通政策で不可解なことは、土日高速千円政策を中止しようとしません。日本全国、週末だけ値下げするという前政権の政策は、渋滞の心配のない過疎地域から実験的に、平日も含め無料化していくという民主党の政策とは大差があり、補正予算の精査をしている現政権としては直ちに中止してしかるべきと思いますが、議論にもなりません。

これは、私が思うには、そもそも民主党の高速無料化政策自体が、まっとうな交通政策というよりは、ポピュリズムを本質としているため、高速千円中止という不人気なことはし難いのだと邪推しています。

自民政権の困ったことは маниフェスト至上主義ではなく、 маниフェストそのものがお粗末過ぎるということです。高速道路無料化にしても、 маниフェストを読んでも方針が書いてあるだけで、その政策を採る論拠、裏付けなど何も書いてなく、反論のしようもありません。政策が決まるまでの党内の議論の様子も窺い知ることが出来ず、政策決定の過程は極めて不透明です。民主的な党内議論と、科学的な根拠に基いた政策決定を行ってほしいものです。(清水真哉)

●今回私の行動の報告ですが、お付き合いください。

10月、11月は各種のイベントが開催されます。

私は、交通安全に興味があるのでそれに関係するイベントに行ってきました。

まずは、NASVA（自動車事故対策機構）主催のセミナーです。そこでは自動車を安全にする機械等が紹介されていました。

企業向けのアルコール検知システムが展示されており、説明してもらいました。呼気と写真から判定し、値段は26万円だそうです。導入している企業がかなりあるそうです。

また、関連するものとして、アルコールインターロックの機械も展示されていました。値段は13万円だそうです。ただ、機械だけで、取り付けられた車は展示されておらず、その点が残念でした。

企業向けのアルコール検知システムがかなり高いのは大量の従業員の検査をするシステムだからだそうです。

アルコールインターロックを取り付けた車が見れないだろうか、ということもあって、東京モーターショーに行ってみました。

今年の東京モーターショーは電気自動車がメインであり、出展する企業も少なく、部品メーカーも例外ではありません。そのためか、アルコールインターロック車の展示はありませんでした。

ただ、収穫もありました。

居眠り警告シート、というのを知りました。

運転者の座っているシートで体調を測定し、(体調を測定する機械がシートの中に入っている)、居眠りしそうになったら警告音を発生するシステムです。作動しているシートに実際座ってみました。居眠りするような体調ではなかったため警告音は出ませんでした。

来年発売予定との事です。

(後藤昇)

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください。

会報の表紙など、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。ご協力をお願いします。事務局または会報担当へお送りください。例：おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用(優先)の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。

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まます。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~57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

会員継続のお願い。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「09済」「10済」と記載しています。それぞれ、2009年度、2010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10月29日までの会費・寄付納入者・団体は53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、2010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(会報56号送付時に同封した名簿参照)までご連絡ください。

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～東京ミーティングにご参加ください～ 2/13 (土)、3/27 (土)

現在、東京ミーティングを月一回開催しています。原則として、月の第2週に開催しています。ただし3月は会報発送の関係で第4週とします。ご参加ください。

09年度も後2回残すのみです。一度様子を見てみたいという方の参加を待っています。

日時 2月13日(土) 14:00～17:00

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。

2月13日(土)以降の予定は3月27日(土)で、同時刻、同場所で行います。なお、日程、開始時間等が変更になる場合が考えられます。電話による確認は、090-6931-6051 (杉田)まで。

担当 後藤昇(世話人 会報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：2010年3月下旬
- 原稿締め切り：1月30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。
- ★原稿についてのお願ひ
 - ・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。
- 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くことがありますのでご承知おきください。
- 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