

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・足立礼子・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

60

2010年6月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



国道246号線の三軒茶屋交差点は世田谷通りも分岐する大きな交差点ですが、横断歩道が1本しかありませんでした。このたび三軒茶屋街路のバリアフリー対策の一環で新しい横断歩道が設置され、2010年3月に開通しました。十数年もの住民要求がようやく実ったものです。(撮影 富田悦哉さん)

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

| | |
|-------------------------------|---|
| 第16回総会を開催(林 裕之) | 2 |
| 2009年度活動報告(後藤 昇) | 3 |
| 2010年度活動計画(清水真哉) | 4 |
| 2009年度決算・2010年度予算(青木 勝) | 6 |
| 総会における講演会 | 6 |
| 懇親会を終えて(後藤 昇) | 6 |
| 2010年度世話人の役割分担 | 7 |

会員の活動報告

| | |
|---------------------------------|---|
| 歩道に関する市長陳情と回答(田中 牧) | 7 |
| 歩行者の安全を求める議員連盟準備会発足(朝倉幹晴) | 9 |

提案・論評

| | |
|--|----|
| クルマ利用者に本来負担すべき費用をきちんと負担 してもらおう制度を作りましょう(杉田正明) | 11 |
| 非正規バス労働者の実態-非正規労働者調査から (川村雅則) | 15 |

投稿

| | |
|--|----|
| じゃあ自転車はどう走るか 【2】車道走行の不安要素(富田悦哉) | 19 |
|--|----|

| | |
|---------------------------------|----|
| 新聞の中に見るクルマ報道(木村孝子) | 23 |
| 都市のカラスの大群はクルマ社会が招いた(小林和彦) | 24 |
| 娘の部活動とクルマと(梅沢 博) | 25 |
| クルマ依存をめぐって(匿名希望) | 26 |
| 小平市における公共交通不便地域解消運動(渡辺 進) | 27 |
| 隠れてしまっている自動車問題(井坂洋士) | 29 |
| 「少車多歩」と「アンダンテ」(椎名文彦) | 31 |

案内

| | |
|-----------------------|----|
| 電子メールによる情報提供 | 31 |
| おすすめ書籍の紹介(田中 牧) | 32 |
| 会員の新聞投稿記事(清水真哉) | 32 |

メッセージほか

| | |
|---------------------------|----|
| 2010年度総会への会員メッセージ | 33 |
| 世話人・地域活動連絡係からのメッセージ | 34 |
| クルマ社会を問い直す会 会則 | 36 |
| 代表より | 37 |
| 事務局・会計より、ほか | 38 |
| 案内板・投稿規定 | 40 |

4月24日、東京都世田谷区北沢の北沢区民会館「北沢タウンホール」で第15回総会が開かれました。参加者は22名、白紙委任状92通と併せて総会定足数(92)を超え、総会が成立しました。

まず杉田正明代表が挨拶を行いました。挨拶の中で、杉田代表は、クルマのもたらす弊害が軽減されているとは言えず、全体としてはいっそうクルマ社会化が進んでいくことが懸念される状況の中で、私たちの会は非力であるが、様々な人々と団体と連携しながら、各会員がそれぞれの持ち場でそれぞれできることを効率的に行ってゆく必要がある、と述べました。

代表の挨拶の後、総会議長に井坂洋士さんを選出し、議事に入りました。2009年度の活動と決算について報告され、承認されました。次に2010年度活動計画案と予算が提示され承認されました。その後、参加者から質問や活動報告、問題提起などがありました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2009年度世話人を解任し、2010年度世話人立候補者8名が承認されました。また会計監査人として石本隆一さんを承認後、地域活動連絡係の紹介がありました。(名簿は、本冊子送付時に同封してありますので、ご参照ください。)

参加者からの質問や活動報告、問題提起は以下に敬称略で要旨のみ記載いたします。

- ・活動計画案の中で重要テーマとして取り上げられているものについては、どのような形でアピールしていくのか、明らかにしてほしい。(茨城県：木村孝子)

- ・道路などクルマ社会の建築物をただ造ればよいと言うのではなく、補修状況などをただすために政府に質問状を出すべきではないか。(茨城県：木村啓二)

- ・クルマ社会の問題点は、政府・行政に意見書を出すような形でアピールすべきだ。(東京都：富田)

- ・会の活動などを連絡する際は、メールを利用



できない人もいるということを考えてほしい。(茨城県：木村孝子)

- ・カーフリーデーを実施しているのは横浜だけではない。世界道路交通犠牲者の日の活動も複数の地域で実施されている。可能であれば、それぞれの地域の活動に参加するのがよい。(東京都：佐藤)

- ・会の重点目標の一つとして、歩車分離信号機設置を全国的に進めてもらいたい。(神奈川県：田中)

- ・すでに八王子の長谷さんが歩車分離信号機設置を普及させる独自の会をつくって活動しているのでその会に任せた方がよいのではないか。(千葉県：清水)

- ・他団体が実施していることに踏み込んでもよい。多くの人が歩車分離信号機のことを知らないの、それが何なのかを知らせていけばよい。(神奈川県：田中)

- ・歩車分離信号機設置の問題に関しては、主体となって取り組むことは困難であるが、長谷さんからの情報に基づいて、会報などで取り上げていくのがよい。(大阪府：青木)

- ・長谷さんは当会の会員でもあり、歩車分離信号機設置の問題に関しては会報の中でキャンペーンを実施してもらっている。歩車分離信号機を普及させることは当たり前のことになっている。(千葉県：杉田)

- ・歩車分離信号機を普及させることは、かつては会の重点目標の一つであった。(千葉県:清水)
- ・歩車分離信号機についての情報を会報を通じて共有できればよい。(東京都:佐藤)
- ・歩車分離信号機を一つのテーマにしたリーフレットを作成することを検討したい。(千葉県:清水)
- ・ドライブレコーダーの全車搭載の義務化を目指す活動をしている。また、「歩行者の安全を求める議員連盟」の準備会を発足させた。知り合いの議員に参加を呼びかけている。(千葉県:朝倉)

- ・山形では、自転車道の社会実験が行われている。その中で歩車分離信号機ができていた。(山形県:小林)
- ・活動計画案の「3)地球温暖化と自動車利用の関連を訴える」と「5)駐車場問題に取り組む」に賛成。地方ではおびただしい数の駐車場がある。公務員がどのくらいの割合でクルマを使っているのか、公共交通機関にシフトしている者がどのくらいいるのかを尋ねる質問状を出してみてもどうか。そしてその回答を集めて、環境にダメージを与える度合いが低い順に自治体のランク付けなどをしてみるとよい。(三重県:神田)

クルマ社会を問い直す会2009年度活動報告

2010.4.24総会決議

後藤 昇(世話人)

《会の活動》

●2009年4月18日、09年度の総会が開かれました。

総会では、会員から、地域で行っている活動について紹介する発言が多数ありました。

そのほか、前年度行った会員へのアンケート結果について報告がありました(詳細は会報56号参照)。

また、谷口綾子さん(筑波大学大学院都市交通研究室)が、「かしこいクルマの使い方、モビリティ・マネジメントの概要と事例」という題で講演を行いました。これまでのカネ、チカラに頼るやり方ではなく、心理にも働きかけて行動変容をもたらすモビリティ・マネジメントについて説明しました。

●会の活動の中心となる会報の発行は、杉田(正)、林が協力し、予定通り、7、10、1、3月に発行しました。

●会のホームページは清水が担当しました。近時、インターネットでの広報が重視されてきており、会報を掲載するという形で、問い直す会の活動、主張を紹介しています。

●後藤担当の東京月例ミーティングは、月の第4土曜日を中心に会の事務所のある生活思想社で行われました。

今年は、特定分野に詳しい会員に問題意識

のあることを話していただきました。

朝倉幹晴さんにはJR、トヨタ自動車に対する一株株主運動について、富田悦哉さんには自転車交通が抱えている問題点を、鈴木一之さんには、東京大気汚染訴訟で学んだことなど、を話していただきました。

●こども環境学会千葉大会が4月開催され、問い直す会は分科会「安全と子どもの遊びが保障される環境とは？」に実行委員として関与し、世話人の朝倉が司会も務めました。

●09年度の問い直す会の重点活動テーマは、「地球温暖化と自動車利用の関連を訴える」ですが、それと関連した学習会が、8月に開かれました。杉田(正)代表が、温暖化問題の現状、再生可能エネルギーの現状、原子力発電、CO₂地中貯留の問題点等を解説しました。

●9月22日には横浜カーフリーデーに参加しました。初年度から参加しており、6回目になります。

今年も「道は誰のもの」「LRT紹介」等のパネルを展示しました。

また、今年は、クイズラリーの出題者になり、歩車分離信号について出題しました。

カーフリーデー開催都市は年々増え、9都市になりました。

●また、11月の第3日曜日は、国連の定めた、世

界道路交通犠牲者の日に当たります。

しかし、まだまだこの日の存在は知られていないことから、知らせていくことが必要とされています。北海道、東京、大阪で、世界道路交通犠牲者の日の集いが開かれましたが、北海道では協力を、大阪では後援をしました。

また、地域活動連絡係の井坂洋士さんが中心となり、広報用のリーフレットの改訂版を作成し、会員にも配布しました。

●意見書の提出等は、問い直す会の重要な活動です。

世界同時不況の克服策として、国は自動車購入補助金制度を設けましたが、制度成立前の5月に、持続可能な地域交通を考える会(川崎市)、自転車スイスイ(東京、小平市)と連名で反対する意見書を国に提出しました。

また、民主党が、高速道路無料化、ガソリンの暫定税率撤廃を主張していることから、7月、エコクリエーターズクラブ、自転車スイスイと共同で、民主党、同党議員、同党候補者に、反対意見書を送付しました。

またパブリックコメントへの応募も重視しています。PM2.5環境基準答申案に対し、より厳しい基準を採用するよう、主張しました。

また今年度は、8月に衆議院の総選挙が実施されましたが、各政党にアンケートを行い、回答についてマスコミにも発表しました。

●意見書等の提出の活動により具体的な成果も出ました。

問い直す会は06年に自動車のナンバープレートカバーの禁止の意見書を国交省等に提出する

など働きかけてきましたが(会報46号、50号参照)、11月26日、国交省は、自動車のナンバープレートカバーの禁止を、10年秋をめどに実施に移すことを決定しました。

《会員の活動》

●会員が、講演や報告をする機会がありました。

京都の今井博之さんは、前述のこども環境学会の分科会「安全と子どもの遊びが保障される環境とは？」で、「安心はエンパワーメントと安全な環境でこそ」という講演を行いました。

この講演内容については、問い直す会が、「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」と改題して、パンフレットにし、会員に配布しました。

また、同じ分科会で、東京の佐藤清志さんは、交通安全について遺族の立場から講演しました。

●千葉、船橋市の朝倉幹晴さん(世話人でもある)は、市議の立場から、「安全に歩ける街づくり」をめざして活動しています。このほか、株主として、JRに対して発言をしています。また6月、朝倉さんが事務局長をつとめる歩行者株主会が、トヨタ自動車の株主総会で、ドライブレコーダーの新車への標準搭載、歩行者保護技術の開発を求めて発言しました。

●11月には、東京小平市の自転車スイスイ主催で、自転車ツーキニストとして知られている疋田智さんによる講演会「車イス、歩行者、自転車に安全な道路交通を考える」が開催されました。会員で自転車スイスイ代表の渡辺進さんは講演会開催の中心として活躍しました。

クルマ社会を問い直す会2010年度活動計画

2010.4.24総会決議

清水真哉(世話人)

◇新年度の重点テーマ

- 1)自動車利用者には社会的費用負担を求める。(担当：杉田正明)
(ガソリン税増税、高速道路の低額化・無料化反対、クルマ購入補助反対などの活動も含めて。)
- 2)自動車の安全性能基準の制定を求める。(担当：杉田正明)
- 3)地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当：清水真哉)
- 4)ドライブレコーダーの全車搭載義務化を目指す。(担当：青木勝)
- 5)駐車場問題に取り組む。(担当：林裕之)

6) 不必要な道路の建設反対を訴える。(担当：清水真哉)

◇問い直す会の基本的組織運営

- 1) 年四回の会報の発行(6、9、12、3月)(担当：林裕之、足立礼子、杉田正明)
- 2) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進(担当：杉田正明)
- 3) ホームページの運営・内容の拡充(担当：清水真哉)
- 4) 総会などの重要な連絡を、パソコンメールや携帯メールでも送る。

◇継続して行う活動

- 1) 東京月例ミーティングを開催する。(担当：杉田正明、後藤昇、他)
毎月一回、土曜日の午後に、三ヶ月に一度は土曜ではなく金曜の夜に、開催します。
また年四回この場で会報の発送作業を行っています。
- 2) パブリックコメントなどへの対応
これまでも省庁などからパブリックコメントの公募があった際には適宜対応してきましたが、今後も省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していきます。
- 3) 横浜カーフリーデー(9月23日)に参加する。(担当：後藤昇)

◇実施を検討している活動

- 1) 講演会・学習会
自動車の安全性能基準に関する学習会(担当：杉田正明)
- 2) リーフレットの作成
「社会的費用課税」(作成担当：杉田正明)
「クルマ社会と子供たち」(担当：杉田正明)
「自動車の安全性能基準」(作成担当：杉田正明)
「地球温暖化と自動車利用の関連」(担当：清水真哉)
「歩車分離信号」(担当：清水真哉)
- 3) 「クルマ社会ミニ白書」の作成を目指す。(担当：杉田正明)
- 4) 参議院選挙で各政党への質問状を出す。(文案担当：杉田正明)
- 5) 「世界道路交通犠牲者の日(11月の第三日曜)」の活動に取り組む。(取り纏め担当：清水真哉)
予定される活動地域：北海道、東京、大阪
- 6) 「こども環境学会」に参加する。(連絡担当：足立礼子)
- 7) 地域活動の促進
大阪(担当：青木勝)、山形(担当：小林和彦)
- 8) 地域レベルでの「歩行者優先社会」の実現を
促進するため、地方議会議員へ「問い直す会」
への入会を勧めるなどの働き掛けを行う。
- 9) 他団体との交流の促進



ハマヒルガオ(会員K・Tさんの絵)

2009年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2009.4.1 ~ 2010.3.31) (単位 円)

| 収入の部 | | | | 支出の部 | | | |
|------|---------|---------|----|--------|---------|---------|----|
| 科目 | 予算 | 決算 | 備考 | 科目 | 予算 | 決算 | 備考 |
| 繰越金 | 87,197 | 87,197 | | 会報作成費 | 300,000 | 391,015 | *3 |
| 会費 | 700,000 | 568,000 | *1 | 郵送・連絡費 | 160,000 | 161,795 | |
| カンパ | 100,000 | 250,670 | | 事業費 | 130,000 | 91,775 | *4 |
| 雑収入 | 12,803 | 2,700 | *2 | 交通費 | 70,000 | 57,600 | |
| | | | | 事務費 | 10,000 | 12,220 | *5 |
| | | | | 渉外費 | 60,000 | 33,285 | *6 |
| | | | | 事務所使用料 | 144,000 | 144,000 | |
| | | | | 会場費 | 20,000 | 16,000 | |
| | | | | 雑費 | 6,000 | 0 | |
| | | | | 次期繰越金 | | 877 | |
| 合計 | 900,000 | 908,567 | | 合計 | 900,000 | 908,567 | |

*1 納入者157人・団体(のべ人数)
*2 会報・ブックレット等の売上

*3 会報55号から58号分
*4 講演会(20,000円)・冊子作製(47,250円)等
*5 コピー・印刷費等
*6 横浜カーフリーデー(3,000円)・こども環境学会(6,000円)・世界道路交通犠牲者の日リーフレット作成費等(24,285円)

2010年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2010.4.1 ~ 2011.3.31) (単位 円)

| 収入の部 | | 支出の部 | | |
|------|---------|--------|---------|----|
| 科目 | 予算 | 科目 | 予算 | 備考 |
| 繰越金 | 877 | 会報作成費 | 300,000 | *7 |
| 会費 | 630,000 | 郵送・連絡費 | 160,000 | |
| カンパ | 190,000 | 事業費 | 100,000 | *8 |
| 雑収入 | 9,123 | 交通費 | 50,000 | |
| | | 事務費 | 10,000 | |
| | | 渉外費 | 40,000 | |
| | | 事務所使用料 | 144,000 | |
| | | 会場費 | 20,000 | |
| | | 雑費 | 6,000 | |
| 合計 | 830,000 | 合計 | 830,000 | |

*7 会報59号から62号分
*8 講演会、冊子作成費等

総会における講演会

総会の議事および参加者からの質問や活動報告、問題提起の後、講演会を行いました。講師は橋本良仁さん(高尾山の自然を守る市民の会)で、講演タイトルは「日本にまだ道路は必要か―圏央道・八王子での経験から学ぶ」でした。この内容については9月に発行予定の会報61号で紹介します。



懇親会を終えて

後藤 昇(世話人)

総会が終わり、6時過ぎから、同じ会場で懇親会が開かれました。講演をしていただいた、橋本さんも参加しました。

代表の乾杯の音頭の後、いつもだとしばらく周囲との歓談の時間があるのですが、総会で話し足りなかったせいか(総会は最後のほうが少し押し寄せになった)、すぐ、一人一言に入りました。

世話人に対する要望も出ましたが、それぞれが、地元での出来事、運動で感じたことや、生い立ちの中から感じてきたことを出し合いました。

講演と関係することとして、三重の神田さん

から、少年時代の高尾山への遠足の話なども出て、高尾山がいろんな人に親しまれている山であることがわかりました。

懇親会は、会場や会員の帰宅の関係で、8時すぎには一度お開きになりましたが、まだ話したりない人が多いせいか、その後もいくつかの塊ができ、話が弾みました。

私はというと、埼玉の高橋さんが、折りたたみのできるスモールバイクに乗ってきて総会会場にも持って来たので、見せてもらいました。また、自転車を買おうと思っているので、アドバイスをもらいました。

そうこうしているうちに9時近くになったので、部屋を出ました。

2010年度世話人の役割分担

総会翌日に開いた新世話人会にて次のように分担を決めました。どうぞよろしくお祈りします。(世話人連絡先名簿は本会報送付時に同封)

| | |
|------------------|----------------------------|
| 代表： | 杉田正明(再任) |
| 事務局(正)、ホームページ管理： | 清水真哉(再任) |
| 事務局(副)： | 後藤 昇(再任) |
| 会計、名簿管理： | 青木 勝(再任) |
| 会報： | 林 裕之(再任)、足立礼子(新任)、杉田正明(再任) |
| (非特定)： | 朝倉幹晴(再任)、杉田久美子(再任) |

歩道に関する市長陳情と回答

田中 牧

2009年に、横浜市南区の2箇所、市長陳情第21-405002号(住民有志代表・永田治夫)、及び、市長陳情第21-405003号(住民有志代表・藤本信治)をしました。これに対する回答で、横浜市長が示した対策(「あんしんカラーベルト事業」)が先日実行されましたので、写真3葉を添えて、紹介させていただきます。

〈市長陳情第21-405002号 久保山参道の歩道が欠落した66mに歩道を設置すること〉

(中田 宏市長への陳情 2009年5月22日)

久保山参道は、当地区住民だけでなく、お彼岸などで多数の横浜市民も利用する道路である。……横浜市久保山霊堂の西端(=花塚石材店の東端)から小西斎場の東端まで、約66mの距離があるが、この間の歩道幅員は60cmもなく、3本の電信柱が歩道を塞ぎ、また、車道がカーブするので、見通しが悪く危険である。この箇所は特に危険なので、開港300周年を待たずに、改善を図りたい。費用面では、片側幅員2mの歩道を確保するには、市道に接する土地所有者の協力と約40坪の土地買収費2,400万円(60万円*40坪)などが必要となる。

(中田 宏市長からの回答 2009年6月19日)

ご要望の歩道設置につきましては、ご指摘にありますとおり用地の確保が必要となるため、早急な整備は困難な状況にあります。なお、地域の皆様のご意見を伺いながら、歩道設置に限らず歩行者の安全性向上策について検討したいと考えております。(横浜市西区役所 西土木事務所)

〈市長陳情第21-405003号 永田小学校通学路に専用歩道を設置すること〉

(林 文子市長への陳情 2009年9月11日)

①永田小学校正門前の現状

永田小学校前の信号機から永田小学校正門まで、約300mの距離がある。先に述べたように、この道路の幅員は、4～5mなので、普通車がすれ違った場合、歩行者は隅に追いやられてしまう。この道路が永田小学校正門に至ると、幅員は更に狭くなり、普通車の交差は出来ず、どちらかの車は後退することになる。

昨年、近隣住民有志が永田小学校正門前の交通量調査を実施した。この地点での平日・朝6時から夜12時までの、歩行者+自転車+犬・猫の通行数は、上下方向それぞれ1,100名前後(約600

名の永田小学校の生徒・教職員を含む)である。同時刻の貨物自動車+自家用車+バイクの通行数は、上下方向それぞれ約350台前後(これに現在、奥で開発事業のための造成・建築のための工事車輛が通過する)である。道路が狭いわりに、車両が頻繁に往き来する。これは、当地が三方山に囲まれたくぼ地で、道路の先が行き止まりであるため、永田小学校正門前を通過する以外に迂回路が存在しないためと思われる。

②永田小学校の敷地を整備することで、歩道スペースを提供すること

永田小学校の敷地は道路に沿い、約1m高く段差を設け、汚水浄化層と給食の配膳設備を設けている。永田小学校正門から生徒通用門にかけて、上記設備を道路の水準にまで下げ、校庭の敷地を提供することで、歩道を確保して頂きたい。

生徒・教職員600名が一番往き来する道路で、車がバックするなどというのは危険極まりない。通学生徒の安全を確保するため、また、正門前を通行する近隣住民の安全を確保するために、専用歩道の確保と車両が後退せずに安全に通行できるだけの道路幅員を確保することが必要だと考える。そこで、永田小学校は、自己が管理する敷地を、これに提供して頂きたい。

(林 文子市長からの回答 2009年10月28日)

ご指摘のとおり、永田小学校正門から生徒通用門にかけては、道路幅員が狭いため、登下校の児童にとって危険な状況となっています。

学校施設の隣接道路からの後退につきましては、当校の建設時に道路の中心から概ね2m以上離して施設を設置しています。また、正門前の道路部分は、平成10年度に学校と反対側の土地を一部買収して、道路幅員を2m程度、拡幅しています。しかし、現状では、車輛通行時の児童の安全が確保されているとは、とても言えない状況と理解しています。

従いまして、学校施設としての用途を廃止して道路用地に提供する場合、学校の建築物等どのような影響が生じるのか、今後、詳細な調査・検討を行った上で判断したいと考えています。(教育委員会事務局 施設管理課)

〈市長陳情共通 「あんしんカラーベルト事業」対策の実施〉

(林 文子市長からの回答 2009年10月21日・28日)

本市の歩道整備は、交通量の多い幹線道路や駅周辺の道路等から順次整備を行なっておりますが、交通量が少ない生活道路の歩道整備は行なっておりません。しかしながら、歩道のない小学校の通学路などは交通安全対策として、路側帯を拡幅し舗装面に緑色の塗装を行い、歩行者・自動車の通行部分を明確化するとともに車輛運転者の注意を喚起する「あんしんカラーベルト事業」*註を平成19年度から実施しておりますので、ご理解をお願いします。

(道路局施設課 電話：045-671-2785 FAX: 045-651-6527)

*註:従来の幅15cmの白色線に接し、幅30cmの緑色の塗装がされました。

「あんしんカラーベルト事業」の説明写真3葉を添付します。(神奈川県横浜市南区在住)



①「あんしんカラーベルト事業」対策前
2009年5月22日 富田義之氏撮影



②「あんしんカラーベルト事業」対策後



③「あんしんカラーベルト事業」対策後(拡大)
2010年4月24日 富田義之氏撮影

*住民有志代表の永田治夫さんと藤本信治さん、
写真を撮影した富田義之さんは本会会員です(編
集者註)

リポート
会員の活動

歩行者の安全を求める議員連盟準備会発足

朝倉幹晴(船橋市議・世話人)

3月31日(水)13～15時、品川プリンスホテル38F「味街道五十三次」にて、中尾市議(横浜市磯子区)、藤田市議(横浜市栄区)、私(船橋市議)、田中牧、佐藤清志、井坂洋士の6人で話し合い、歩行者の安全を求める議員連盟準備会を発足させることとなりました。

- 様々な意見交換をしたのち、
- ・ひとまず連絡用メーリングリスト(ML)作成(実施済み)
 - ・各地の議員へ参加の呼びかけを随時行い、仲間を増やす
 - ・その際、問い直す会に関する情報提供を任意に行う
 - ・議連のホームページなどの広報体制や会費などの運営については正式立ち上げまでに検討する
 - ・まずは3カ月に1回程度準備会をもっていく(次回は6月27日あたり)

・2011年春の交通安全運動について統一地方選挙に合わせて5月にずらすのは問題であり、例年通りの4月新学期の実施を求める取り組み方について考える。

・2010年秋の交通安全運動に合わせて交通安全運動の在り方を提案する

・議員連盟は2011年春の統一地方選挙後に本格的に呼びかけを行い、2011年夏の議連立ち上げへ

などの方向が決まりました。ぜひ皆様のお知り合いの議員に参加を呼び掛けいただくとともに、積極的に運営に関わりたい市民の方の参加をお待ちしています。

※次ページに「呼びかけ文」を掲載しました。

(千葉県船橋市在住)

議員の皆様、並びに、市民の皆様へ

2010年4月

発起人 船橋市議会議員 朝倉 幹晴
横浜市議会議員 中尾 智一
〃 藤田みちる

「歩行者の安全を求める議員連盟」ご参加の呼びかけ

20世紀以来のモータリゼーションの進展により、歩行者は道の隅をおびえながら歩かざるを得なくなり、子どもたちの遊び(道草)も近所の語らいも道から奪われて来ました。

流通革命・経済成長・ドアツードアの便利さの代償に、生活圏の安全や街の文化が失われたとしたら、私達は21世紀にもう一度、安全や文化を取り戻す必要があるのではないのでしょうか？

誕生後、ヒトは皆歩行者として歩き出し、小学生は歩行者として通学を始めます。歩行者としての原点に立って考えると、今のクルマ優先社会の矛盾が見えてきます。

- ・交通事故の多さ。とりわけ歩行者交通事故比率の増大
 - ・小中学生の通学路の危険
 - ・車イス・ベビーカーはもちろん、健常歩行者でも歩きにくい段差・凸凹の多い歩道
 - ・歩道すらなくクルマがスピードを出して走る狭い道
 - ・高齢者が安全に散歩できない街
 - ・歩行者の安全よりもクルマの流れを優先した信号制御のしくみ
 - ・モータリゼーションの進展による中心市街地商店街の衰退
- …他様々な問題が噴出しています。

私達は市民の中でこれらの問題を話し合っただけで提起するとともに、交通事故遺族・クルマ社会を問い直す・バリアフリー化推進・街おこしの運動などとの連携をめざします。また、議会・行政レベルでできることを考え意見交換し一致できるところで行動を起こしていきます。歩行者の安全を求める議員の皆様、ぜひ当議員連盟準備会に参加しませんか。市民の方々も事務局・賛助会員として参加可能です。ぜひご参加ください。

「歩行者の安全を求める議員連盟」準備会事務局

[Tel/Fax] 047-429-4080 (朝倉市議)

[Tel] 090-5571-7975 (担当：田中)

[E-mail] walk-giren@k.saloon.jp

※当準備会は1年の準備ののち2011年7月に議員連盟として正式発足予定です。

クルマ利用者に本来負担すべき費用を きちんと負担してもらおう制度を作りましょう

クルマに乗るには費用がかかります、費用は必ず誰かが負担しています

●クルマに乗るには、レンタカーは別にして、利用者はクルマを購入しなくてはなりません。また車検を受け、保険に入り、取得時の税を払わねばなりませんし、走行するためには税金込みで燃料を購入しなくてはなりません。

●これら利用者が自身で払う費用とは別に、走行環境・インフラの整備のための費用が掛かります。道路、トンネル、橋、信号、交通標識、遮音壁、歩者分離帯、ガードレール、歩道橋、歩行者横断トンネル等々を整備し維持しなくてはならず、費用が掛かります。

●さらに交通を取り締まるための警察活動が必要ですし、事故処理のための救急活動なども必要ですし、渋滞情報を提供するなどの活動も必要で、こうした公共サービスのためにも費用が掛かります。

●これら費用のうち、自分自身が身銭を切って負担するものは内部費用といえます。

自分自身が身銭を切って負担しないで、他の者が負担するものは外部費用といえます。

●負担に際しては直接負担するのではなく、間接的に負担する、すなわち有料道路料金を支払うとかクルマの保有と利用に連動する税を納めて、その料金や税が公社公団や政府等によって充当されることによって間接的に負担する形もあります。これら間接的であってもクルマ利用者が負担している部分は内部費用です。クルマ利用者が(料金やクルマの保有と利用に連動する税を通して)負担していない部分が外部費用です。

●こうした外部費用はどうまかなわれているのでしょうか。

●インフラ関係と交通公共サービス関係の外部費用は、クルマの保有と利用に連動する税以外の財源が投入されて整備あるいは供給されているでしょうから、ほとんどは一般財源が投入されているということでしょう。

道路整備は旧道路特定財源だけでまかなわれてきたのではなく、一般財源が投入されてきました

●有料道路、高速道路以外の一般の道路の建設には税金等が使われています。平成20年度まではこの税金等は一般財源としての税等と道路特定財源としての税の両方から充当されました。平成21年度からは道路特定財源としての税は一般財源に変更された(税の充当目的が道路整備に特定されなくなった)ため、現在は一般財源としての税等が充当されています。

●国土交通省道路局監修の資料(道路ポケットブック)では、道路投資の財源が国費・地方費・財投等と分けて示され、さらに国費・地方費については特定財源と一般財源に分けて示されています。これによると平成12年度から平成20年度までの(財投等を除く)国費・地方費による道路投資のうち一般財源の占める割合は平均34.4%でした。国費・地方費から一部公社・公団へ流れている部分もあるので、一般道路の整備に一般財源が34.4%投入されたとは厳密には言えないのですが、ほぼこの数字に近い割合で投入されたことは確かです。

特に事情がある場合を除いて、費用は直接の受益者が負担するのが私たちの社会の原則ではありません

●自動車利用者は少なくとも車道の整備にかかる費用は負担すべきでしょう。歩行者や自転車の安全を守るためにかかる関連整備費用も、自動車が安全を脅かしているのですから自動車利用者が負担すべきでしょう。

●私たちの社会は物やサービスを使う・利用する・消費する場合、物やサービスを提供する側に料金を払うのが基本です。提供を受ける物やサービスの質と量に応じて払うのが基本です。

●道路の利用者はその利用の質量に応じて払うのが本来のあり方でしょう。

しかし道路利用については、その質量をきち

んと把握することがきわめて困難です。最新の技術を使えばさほど難しくなくできるのかもしれませんが、少なくともこれまで、たとえば一般の道路に料金所をたくさん設けて利用量に応じて料金を収受することには膨大な経費がかかり事実上不可能でした。数少ない“関所”を設けて、そこを通過する者のみから通行料を取ることが可能でしたが、より一般的な道路利用からその利用に応じた負担を求めることは事実上不可能でした。

●一般の道路が無料で提供されている理由はなによりここにあります。

●しかし我が国では自動車利用者に対しては道路整備財源を調達するため、課税をしてきました。燃料消費に応じて課税する、あるいは重量に応じて課税するという形をとってきました。

これは道路利用の受益者に対して近似的に利用の質量に応じた負担を求めるものでした。たくさんの燃料を消費して長い距離道路を利用する(走行する)ほどより多くの税を払う、重量の重い貨物を運び道路をより損傷する車ほどより多くの税を払うというシステムを採用してきました。

●歩行者や自転車利用者も道路を利用します。

しかしこれらの利用については近似的方法も考えにくく一般財源から充当しています。

歩行者や自転車利用者が利用している占有空間面積×移動距離は、自動車の占有空間面積×移動距離を大きく下回るだろうと推測され、また道路に対する重量負荷も自動車に比べて大きく下回り、こうした扱いでも問題ないでしょう。

●また、歩行や自転車走行はすべての人々の生活の必需的基本ニーズでありこれを満たすことはナショナルミニマムとして必要だと考えられてきたこともあるでしょう。

●クルマ利用者は自動車関連の諸税(旧道路特定財源)を超えて道路整備(建設・維持)に投入されている一般財源分を本来きっちり負担すべきでした。

クルマは補償することなしに他者に多くの迷惑・被害をかけており、この迷惑・被害も負担であるという意味で費用です

●クルマを走らせるのに誰にも迷惑をかけずに走るならば問題ありません。

しかしクルマの利用は通常いろんな形で他人に迷惑・被害を及ぼしています。いろいろなマイナスの影響を与えています。いろいろな負担を補償することなしに他者に強いています。

●代表的なものをあげると次の通りです。

- ① 交通事故による死傷被害
- ② 排気ガスによる喘息など呼吸器疾患被害
- ③ 沿道への騒音被害
- ④ CO₂排出による温暖化→気候変動→それによる被害
- ⑤ 道路の混雑・渋滞を発生させることによる損失
- ⑥ 道路建設による緑・自然・生態系の破壊
- ⑦ 道路建設による居住基盤の破壊

●これら他の人に補償なしに強いている負担、それは直接にはお金の形をとっていない場合がほとんどですが、それも費用という言葉で捉えることができます。こういう費用も内部費用に対して外部費用と呼びます。

内部ですなわち自分で負担せずに、外部にすなわち他人に負担させている費用という意味です。

●ただし、先に挙げたマイナス影響の中には、たとえば損害保険に入っており、保険金の支払いという形で補償をしている部分もあり、それらは外部費用ではなく内部費用です。

クルマの利用者は補償なしに強いている他者への迷惑・被害・負担を補償すべきです

●私たちは外部費用を他の人に強いている場合、それに対して補償するのが当然のあり方ではないでしょうか。迷惑・被害のかけっぱなし、あるいは負担のかけっぱなしというのは論を待たず当然是正されるべきことではないでしょうか。

●①～⑦のような外部費用に対しては各種規制を導入して発生を抑制することが必要です。それはそれで徹底して行われるべきです。このことはまた別の場で述べます。

●しかし、規制をかけても外部費用が一定程度発生する・残ることが通常です。すべて100%の規

制をかけるということは通常できないからです。
 ●となると規制は規制として進めるとしても残って発生している外部費用について発生原因者に対して補償金の供出を強いるべきです。

これを外部費用課税という形で行うことを提案します。

●先に列挙したマイナス影響を金額に換算してその額をクルマ利用者に課税すべきです。

クルマ利用者が負担していない外部費用をクルマ利用者が負担する制度を作りましょう

●以上述べてきたことをまとめると、外部費用をクルマ利用者に負担させるべきである、その外部費用は大きくは2つの部分から構成される、ということになります。

一つは始めに見た道路や関連施設の整備費、そして自動車のための交通公共サービス供給費用のうち、料金や自動車関連諸税でまかなっていないと見なせる部分です。

二つは上記に列挙したマイナス影響、即ち①から⑦の影響(で、クルマ利用者が補償していない部分)です。ただしほかにも取り上げるべきマイナス影響があれば加えるべきです。

この2つを合算してクルマ利用者に課税すべきです。

●外部費用課税は、i 受益者が、利用しているサービスの供給に掛かっている費用を正当に負担すること、および ii 加害者が、他者に与えている迷惑・被害を正当に補償することを目的とします。

●従って徴収される税の使い道は自ずから特定されません。特定財源にしなければなりません。

●自動車関連諸税も再度特定財源に戻すべきです。もちろん無駄な道路建設を排除するための道路計画決定の仕組みも同時に整えることが必要です。

●外部費用課税の導入は、クルマ利用の費用を増大さ

せます。この導入によってクルマの利用量は一定程度減少することが予想されます。

クルマの外部費用は乗用車の場合走行1kmあたり13円とか29円とかの試算結果が公表されています

●外部費用が実際どのくらいになるか、を見てみましょう。

「日本における自動車交通の外部費用の概算」
 兒山真也・岸本充生(運輸政策研究2001Summer)と「道路特定財源制度の経済分析」主査・金本良嗣(2007.8)に示された推計結果は下表の通りです。

●金本推計には騒音のマイナス影響が計上されていません。また同推計は、自動車の歩行者と自転車に対する交通事故のみ取り上げ、自動車の自動車に対する事故を計上していません。これは大きな弱点と思います。

●二つの推計事例とも、道路建設による緑・自然・生態系の破壊や、慣れ親しんだ生活環境・コミュニティの破壊を含む道路建設による居住基盤の破壊について推計していません。改善すべき課題です。

●兒山・岸本推計で、外部費用の大きくは2つの構成部分のうち第一の部分に当たるのは、「インフラ費用過小負担」の項目です。

●ガソリン1リットルで乗用車が9.4km走行でき、

走行距離当たり自動車の外部費用推計 円/km

| | 乗用車 中位推計 金本推計では「乗用車 (ガソリン車)」と記載 | | 大型トラック 中位推計 金本推計では「普通貨物車 (ディーゼル車)」と記載 | |
|----------------|---------------------------------------|------|---|------|
| | 兒山・岸本 推計 | 金本推計 | 兒山・岸本 推計 | 金本推計 |
| 大気汚染 | 1.8 | 1.1 | 59.1 | 10.9 |
| 気候変動 | 2.2 | 2.0 | 7.8 | 5.8 |
| 騒音 | 3.6 | | 35.6 | |
| 事故 | 7.1 | 2.5 | 7.9 | 2.8 |
| 混雑 | 7.3 | 7.0 | 14.6 | 14.0 |
| 原油依存 | | 0.5 | | 1.3 |
| 道路損傷 | | 0.1 | | 3.1 |
| インフラ費用 過小負担 | 7.0 | | 7.0 | |
| 合計 | 29.0 | 13.2 | 132.0 | 37.9 |

軽油1リットルで大型トラックが3.67km走行できると想定すると、兎山・岸本推計にもとづけば、ガソリン1リットル当たり乗用車は273円、軽油1リットル当たり大型トラックは484円のマイナス影響を出していることとなります。この程度が、仮にかつての道路特定財源制度が存在した場合には、外部費用課税として上乘せ課税すべき目安となります。

自動車課税の枠組みについて、次のような案が考えられます(試案)

- 細かい部分は別にして課税の大枠のイメージを次のように描くことができます。
- 自動車のための道路および関連施設、関連公共サービスの整備供給計画を、国、都道府県、市町村ごとに、それぞれが管轄する国道、都道府県道、市町村道について議会の承認を得て立てます。その際、同時にその費用を全額調達するために必要となる自動車関連諸税の税率を見積もり、税率と併せて議会の承認を得ることとします。自動車関連諸税は国道のために国が課す部分、都道府県道のために都道府県が課す部分、市町村道のために市町村が課す部分の3つから構成することにし、税率は3つの合計とします。これにより各市町村ごとに税率は異なることとなります。クルマ利用者は、所属する市町村ごとに異なる税率で税を納めることとなります。徴収した税は国と都道府県、市町村にそれぞれに配分します。
- 国、都道府県、市町村は配分された税の範囲内でのみ、自動車関連の道路および関連施設、関連公共サービスを整備供給するものとします。この税で償還することを前提に地方債を組むことは認めますが、一般財源を投入することは認めないことにします。
- こうした仕組みによって、先に見た外部費用を構成する2つの部分のうち、第一の部分について外部費用の内部費用化が実現するはずですが、
- また、それぞれのレベルの議会において、費用負担が自動車利用者の負担に直結することを

踏まえて道路等の必要性が議論されることになり、無駄な道路の計画が減っていくことが期待されます。

- 次に外部費用課税の第二の部分については次のようにすることが考えられます。
- 国道がもたらしているマイナスの影響と、都道府県道+市町村道がもたらしているマイナス影響について把握し、それぞれ分離して金額換算します。都道府県道と市町村道については1本化して都道府県が計算するものとします。次いで金額換算された額に等しい額を税として徴収するために必要な税率をそれぞれ見積もります。
- その際課税する対象は現時点では燃料が考えられますが、この先クルマの動力源が電気などに大きくシフトしていくことを想定すると、燃料ではなく使用エネルギー形態別走行距離にすべきでしょう。一定期間ごとに走行距離を把握する制度が必要になります。
- 国道がもたらしているマイナス影響を補償するための税率と都道府県道+市町村道がもたらしているマイナス影響を補償するための税率とを合算した率を税率とします。クルマ利用者は所属する都道府県ごとに異なる税率で税を納めることとなります。徴収された税は国と都道府県に配分します。
- 国と都道府県は、マイナス影響の項目ごとに補償対象者に補償することにします。項目によっては補償対象者を特定しがたい場合があるでしょう。その場合は、代替策としてマイナス影響を減らすための施策を実施することとし、そのための財源として徴収された税を使うものとします。
- こうした仕組みによって、先に見た外部費用を構成する2つの部分のうち、第二の部分について外部費用の内部費用化が実現するはずですが、
- 税率は、道路等の整備計画とマイナス影響の実態に合わせて、1～3年毎に見直していくものとします。

(千葉県松戸市在住)

非正規バス労働者の実態—非正規労働者調査から¹⁾

■はじめに

本稿では非正規雇用で働くバス運転者の労働や生活の実態等を見ていく。

かつて職業運転者(自動車運転労働者)の中で、社会的地位も賃金水準も相対的に高かったバス運転者の状態が悪化している。背景には、バス業界をとりまく環境の変化、すなわち、一貫して続くバス利用の減少、バス事業への補助金の縮小など公共交通の軽視・マイカー偏重による交通政策、あるいは、規制緩和にともなう競争激化で貸切バス部門から乗合バス部門への内部補助が困難となったことなどがある。鉄道事業者が、不採算のバス事業部門を切り離して(子会社化し)、労働条件を引き下げてバス運転者を雇う事態が全国で起きている。

そんな中でバス運転者にも非正規労働者が拡大している。日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)北海道地方本部が、加盟各支部の協力で2000人超のバス運転者の雇用形態を調べたところ、北海道のバス業界でもいまや3人に1人強は非正規となっていることが明らかになった(2008年3月調べ)。

この非正規運転者は大別すると、正規のバス運転者として働いてきて定年後に継続して嘱託(非正規)として働くケースと、それ以外とにわかれる。いまやいずれのバス会社においても、正規雇用でバス運転者が募集されることはなく、まずは非正規で一定の期間働いた後に(事故などを起こさず問題なしと会社側に判断されれば)正規で雇われるというコースが一般的であるという。もちろん、後述のとおり、全員が正規になれるわけではないし、なおかつ、雇われた時点の年齢で正規になることがそもそもできない場合もある。

■アンケート調査にみる非正規運転者の実態

私鉄総連北海道地方本部の協力で彼らの実態を明らかにするためのいわゆるアンケート調査

を行った。合計730部の調査票を全道のバス会社に働く非正規運転者に配布し、223人から回答があった(男性210人、女性13人)²⁾。

30歳代と40歳代がそれぞれ3割(29.6%)を占める。なお、60歳代の回答者38人はやや性格の異なったグループと思われるので、一部の調査結果については、この層(60歳以上)を除く、「男性・60歳未満」群の結果もまとめた。

○仕事は恒常的に存在するが有期雇用／正規雇用を望むが、実現は困難

非正規の特徴の一つは、雇用期間が限られた有期雇用による雇用の不安定さである。すなわち、1回の雇用契約期間は、6ヶ月間(39.2%)と1年間(38.3%)に回答が集中している。もちろん言うまでもなく仕事は臨時的ではなく恒常的に存在する。

ところで、この非正規雇用を語る際、自ら希望して非正規を選択したのではないかという主張が聞かれるが、本調査ではどうだろうか。すなわち、全体で67.3%、男性・60歳未満に限ると80.0%が正規雇用を現在希望していると回答している。

では正規労働者への登用ルートは存在しないのか。いな、全体の83.9%が「ある」と回答しており、バス業界でもとりあえずは制度が存在することがまずは確認される。

だがここで「とりあえずは」と書いたのは、ひとつには、一定の年齢以上は正規雇用の対象外という年齢制限が存在するからである。例えば、まだ44歳でいまの会社に入社したある運転者は次のとおり言う。

・すぐに45歳になるので、正社員としては採用できないと言われ、仕方が無く、嘱託社員ということで雇用されました。現在、40代、50代という年齢は、働き盛りだと思うのですが、40代半ばで正社員になれなく、契約社員というのはどうかと思います。

「とりあえずは」と記したもうひとつの理由は、登用基準が明確でなかったり、ハードルが高かったり、登用枠が十分でない（と認識されている）、からである。制度があると回答したものにそれを尋ねたものが表1である。総じて、厳しい結果が示されている。

表1 正規登用ルートの制度や実態をめぐる問題

| | | 単位：人，% | |
|-------------|-----------|--------|-------|
| | | 全体 | |
| | | 164 | 100.0 |
| a. 登用基準の明確さ | 明確である | 55 | 33.5 |
| | あまり明確でない | 75 | 45.7 |
| | まったく明確でない | 34 | 20.7 |
| | | 153 | 100.0 |
| b. ハードルの高さ | 容易である | 15 | 9.8 |
| | やや厳しい | 79 | 51.6 |
| | 非常に厳しい | 59 | 38.6 |
| | | 152 | 100.0 |
| c. 登用枠の十分さ | 十分 | 34 | 22.4 |
| | やや狭い・少ない | 46 | 30.3 |
| | 非常に狭い・少ない | 72 | 47.4 |

- ・正社員登用に時間外勤務の実績を重視している様子で、嫌々ながらの残業を強いられる雰囲気がある。また正社員登用の基準がベールに包まれていて、モチベーションが低下している。男性・30歳代
- ・5年、6年、またそれ以上正社員になれていない人も多くいるので、自分の在職中になれるのか不安です。男性・40歳代
- ・正社員とは違い、そのときの会社の状況でどうにでも扱われやすい立場なので、いつ解雇になるかと不安はある。説明会での話を信じて頑張ってもそのときそのときで会社の都合であやふやになってしまい、真実が何なのか分からない。女性・40歳代
- ・今の職場には、何年勤めたら社員になれるといった確立された取り決めが特別無いため、いつまで契約社員として勤務を続けなければならないのか。社員登用制度が明確でないこと、年々社員になれる枠が少なくなる反面、雇用者側に求められる条件や要求が厳しくなっ

ていること。女性・30歳代

- ・私自身、家庭を持っておりまして、年々臨時社員では安定がなく不安があります。臨時で3年半が経ちますが、いまだに自分の前に雇用されている人達の8割方がいまだに臨時社員です。あと何年すれば社員になれるのか見通しがつきません。あきらかに正社員不適格なら仕方ありませんが。今の時代は仕方がないことなのでしょうか？ 男性・20歳代

○仕事は同じだが、著しく低い賃金水準

非正規労働者といっても、バスの場合には、仕事の内容や働き方は、正規労働者とまったく変わるところはない(私鉄総連役員からの聞き取りによる)。実際、本調査でも、1週間の総労働時間は、回答者のほぼ全員(93.8%)が40時間以上働いており、4人に1人(23.6%)は60時間以上を働いている。

また、バス乗務員の労働負担についてはかつて拙稿でも扱ったが、非正規もこの点は同様である(表2)。クルマの運転作業という精神的負担の高さや、自動車運転職の中でもとりわけバスの場合には車内事故の問題があり、そのプレッシャーなどを反映して、神経が「とても疲れる」という回答は42.6%に及んでいる。翌朝に前日の疲労を持ちこすことがよくあるあるいはいつも持ちこしているという割合も、4人に1人に及ぶ。さらに、非正規の場合には、非正規という立場上の不利(仕事を断れない)や自らの処遇に対する様々な鬱屈もそこに加わる。

- ・仕事内容の割に拘束時間が長く、休日出勤を命じられることが日常茶飯事。人命に関わる仕事なのでダイヤを減らすことが[必要。]従業員増等で少しでも余暇・休養時間を多くして拘束時間を短くして欲しいと思います。体が疲れていて、人並みの生活を送りたいと切に願っています。男性・30歳代
- ・雇用契約書にはない業務を行うことがある。断っても良いという前提ではあるが、断れば断ったで空気が悪い。給料にはそれなりに反映されるが、朝6時出勤、帰りが22時頃帰宅になったときの疲れは翌日に響く。疲れが取れた

ころまたそんな勤務がやってくる。女性・20歳代

- ・朝が早く、夜が遅いので、日々の睡眠時間が5、6時間しかとれず、神経的にもかなり厳しい。肉体的にも!! 正社員になれるか分からないので、生活的にも不安定。人命を預かっている仕事なのに毎日が寝不足。人間扱いをしてもらえない。残業をしないと生活ができない。男性・40歳代
- ・毎日寝不足で1日の仕事の後半は思考、判断能力共に欠如します。人の命を預かっている仕事なのにとても恐ろしい事だと思います。もう少しゆとりのある仕事(勤務時間)を切望します。女性・40歳代
- ・乗務の間の中間時間(2、3時間)に整備業の手伝いに入らされてくたくたな状態で、次の業務に行く姿をよく見かけます。こんなくたくたな状態で次の乗務をして事故でも起こしたらそれこそ大変なことです。やはり中間時間は次の乗務にそなえてきちんと休憩出来ないとダメだと思う。男性・20歳代
- ・正社員と同じ仕事をしているのですが、ただ臨時というだけで差別を受ける(仕事内容など)。上司のパワーハラスメントがある。男性・30歳代

賃金の支払い形態は、時給制が全体の半数弱(47.8%)である。そして、年収は(表3)、300万円

表2 普段の仕事による神経の疲れと疲労の回復状況

単位：人，%

| | 全体 | | 男性・60歳未満 | | |
|------------------|------------------------|-------|----------|-------|------|
| | 209 | 100.0 | 161 | 100.0 | |
| a. 普段の仕事による神経の疲れ | とても疲れる | 89 | 42.6 | 76 | 47.2 |
| | やや疲れる | 96 | 45.9 | 71 | 44.1 |
| | あまり疲れない | 19 | 9.1 | 11 | 6.8 |
| | まったく疲れない | 1 | 0.5 | | |
| | どちらともいえない | 4 | 1.9 | 3 | 1.9 |
| | 210 | 100.0 | 161 | 100.0 | |
| b. 疲労の回復状況 | 一晩睡眠をとればだいたい疲労は回復する | 90 | 42.9 | 61 | 37.9 |
| | 翌朝に前日の疲労を持ちこすことがときどきある | 68 | 32.4 | 57 | 35.4 |
| | 翌朝に前日の疲労を持ちこすことがよくある | 29 | 13.8 | 24 | 14.9 |
| | 翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている | 23 | 11.0 | 19 | 11.8 |
| (再掲) | 疲労高蓄積群 | | 24.8 | | 26.7 |

表3 2008年の年間総収入(税込み)と暮らしの状況

単位：人，%

| | 全体 | | 男性・60歳未満 | | |
|---------------------|----------|-------|----------|-------|------|
| | 162 | 100.0 | 118 | 100.0 | |
| a. 2008年の年間総収入(税込み) | 100万円未満 | 9 | 5.6 | 4 | 3.4 |
| | ～200万円未満 | 28 | 17.3 | 9 | 7.6 |
| | ～250万円未満 | 32 | 19.8 | 24 | 20.3 |
| | ～300万円未満 | 70 | 43.2 | 61 | 51.7 |
| | 300万円以上 | 23 | 14.2 | 20 | 16.9 |
| | 221 | 100.0 | 172 | 100.0 | |
| b. 暮らしの状況 | 大変苦しい | 84 | 38.0 | 75 | 43.6 |
| | やや苦しい | 80 | 36.2 | 64 | 37.2 |
| | 普通 | 51 | 23.1 | 30 | 17.4 |
| | ややゆとりがある | 6 | 2.7 | 3 | 1.7 |
| | 大変ゆとりがある | | | | |

注：a. 年収については、勤続1年以上のものに限定。

未満が全体の8割を超えている。60歳未満に限ってもそれは同じである。20歳代から50歳代のどの年齢層をとっても、300万円未満が4分の3から9割超を占めている。

それでも、回答者のほとんどは男性、つまり世帯主であると思われるが、全体の88.7%は本人収入が世帯の主たる収入源と回答している。結

果(表下段)、生活は苦しい。60歳代を除くどの年齢層でも、4割前後から5割が、生活が「大変苦しい」と回答している。

- ・人の命を預かるという仕事内容であり、神経を使うのに、賃金は安く、頑張っても正社員になれない。朝も早く、夜は遅くで、拘束時間がかなり長い。男性・50歳代
- ・ボーナスも給料も一回も上げてもらえない。正社員との格差が大きすぎる。同じ仕事なのに賃金に差があるのもおかしいし、有給休暇も社員が優先されるし、仕事も楽な方を正社員がやる。拘束時間が長すぎる。賃金も先に下げられる。朝早く夜遅く帰るので疲れが全然取れない。男性・50歳代
- ・50歳代での転職でするので、文句も言えませんが、正社員と同じ業務で、時間も正社員よりも長い方です。会社は時給が安いから、使い易いのでしょうか。肉体的に衰えてきている、でも、長時間働かないと、ある程度の金額にもならないから大変です。せめて、一時金の支給だけでも(少しでも)あればと思います。男性・50歳代

■まとめにかえて

非正規雇用・労働をめぐる問題は、あらゆる産業でみられることであり、そのすみやかな改善が求められている。

とりわけバスなど運転職の場合には安全性にも関わる問題だという認識・危機感が必要ではないか。非正規で雇う・働かせることが安全性にどう影響を与えるかを実証することが今回の調査の目的ではなかったものの、彼らの「声」

は、不安定な雇用、低処遇での(過重)労働が安全確保にとってマイナスの影響をもたらすことを示唆する内容ではなかったか。

身近な「足」であるバスの運転者の雇用のあり方、ひいては地域交通のあり方はどうあるべきか、利用者である私たちも考える必要があると思う。

i 本稿は、2009年に日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)北海道地方本部と共同で行った、非正規バス運転者を対象にした調査結果をまとめたものである。詳細は、他の産業の非正規労働者の結果もあわせて、『北海道 非正規労働者白書2009』に掲載。

ii 無回答は除いて計算しているの、各設問の母数は必ずしも一致しない。

(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)
- ・58号—交通・移動をめぐる問題—夕張での地域調査結果から

じゃあ自転車はどう走るか [2] 車道走行の不安要素

富田悦哉

今回は自転車の車道走行を考えてみます。道路交通法上は自転車は車道走行が原則ですが、そう単純には済まない問題があります。

(1) 道路環境の変化

自転車は軽車両の一種として車道を走行するのが原則です[道路交通法17条1項]。しかし「安全のため」と称して歩道通行に誘導されているうちに、道路環境は変化してしまいました。

(表1)は5ナンバー相当の乗用車について見ていますが、横幅は20cm以上大きくなり、エンジンも強化されて高加速性能になっていることがわかります。

同様に3ナンバー相当の乗用車(トヨタ・クラウン)についても初代1955(S30)年で横幅1680mm、エンジン1500ccだったのが、13代2008(H20)年では1795mm、3500ccになっています。(※デー

タはWikipedia「トヨタ・クラウン」から)

くわえて近年のいわゆるミニバン流行は、室内居住性追求志向のため横幅も1700mmもしくは1800mmと規定一杯に占める傾向にあります。(5ナンバーの横幅は1700mm未満。1800mmを超えると生活道路での使用にしばしば支障をきたす)

トラック、バスは横幅2000mm～2500mmの範囲で大型化してきたようです。

また歩道設置率が国道においては約6割、都道府県道で3～4割となってきました。(都市部ではほぼ10割?) [※国交省2008年道路統計]

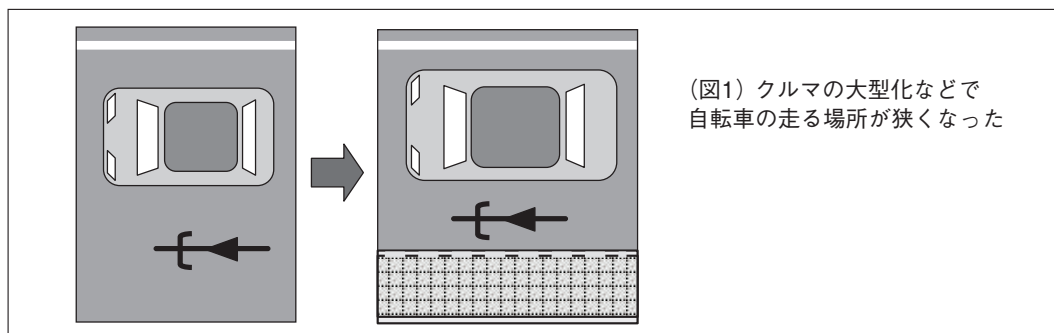
つまり、車道においては大型化したクルマが大パワーでひしめき、左側は歩道縁石やガードレールで区切られて逃げる場所はない——自転車が本来走るべき車道左端はこのような状況なのです。(図1)

(表1) 4ドアセダンの大きさ変遷(トヨタ・コロナ)

| |  |  |  |
|------|---|---|--|
| | 初代 1957 (S32)年 | 5代 1973 (S48)年 | 10代 1992 (H4)年 |
| 横幅 | 1470mm | 1610mm | 1695mm |
| 重量 | 960kg | 1090kg | 1200kg |
| エンジン | 995cc | 2000cc | 2000cc |
| 最高速度 | 90km/h | 200km/h | — |

※Wikipedia「トヨタ・コロナ」から作成

※コロナの後継車はトヨタ・プレミオ



(2) 自転車はふらつく？

自転車とクルマは車両として車道を走る仲間のはずですが、クルマからの評判はかんばしくありません。

自転車のマナーという問題は後日述べることにして、まずは、クルマの運転手からよく言われる「自転車はふらついて危なっかしい」について考えてみたいと思います。

結論から言ってしまうと、自転車は「ふらつきながらバランスをとっている」のです。

走行中の自転車の前輪回りには複雑・巧妙な自動操舵(セルフステアリング)効果が生じています。(模式的には図2、図3のようなことです)

こうして自転車は、右に傾いては左に戻り、左に傾いては右に戻りを繰り返しながら前に進んでいるのです。現在の自転車においては、運転者がとくに意識しなくてもこのような効果が人車一体の下に発揮されるように、車体寸法設計などで配慮されています。

ところで、このふらつき幅は自転車運転者の習熟度によって違います。初心者は「人車一体」の感覚が分からず、ハンドルをこじってふらつきを修正しようとする傾向がありますが、これ

が自転車に対しては余分な外力となって新しい振れを生じさせます。加えてペダルを雑に踏みつける漕ぎ方も、振れを増すことになります。

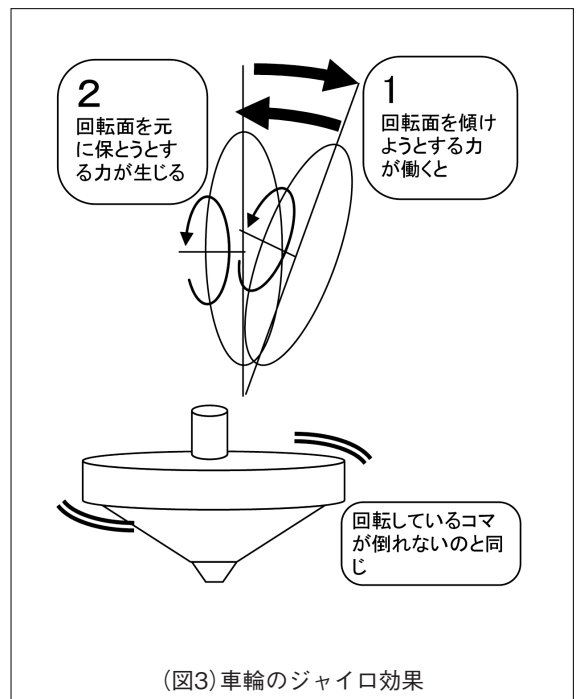
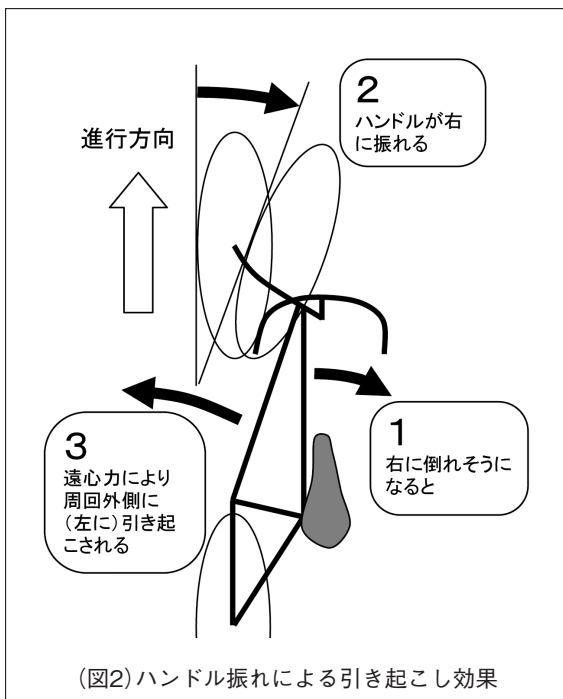
また、自動操舵機能はその原理からして、低速より高速の走行でより効果を発揮します。

- ★自転車は一定の振れ幅でバランスをとりながら走行します。ふらつくこと自体は異常ではありません。
- ★走行の振れ幅は習練により小さくすることができます。
- ★車道上で車両がひしめいている状況下では、振れ幅を抑えられない自転車運転者は不利を感じるでしょう。

(3) 車道走行の不安要素

私の経験と、上述のような道路環境と走行特性も考慮して、自転車が車道を走行する場合の不安要素を推測してみます。

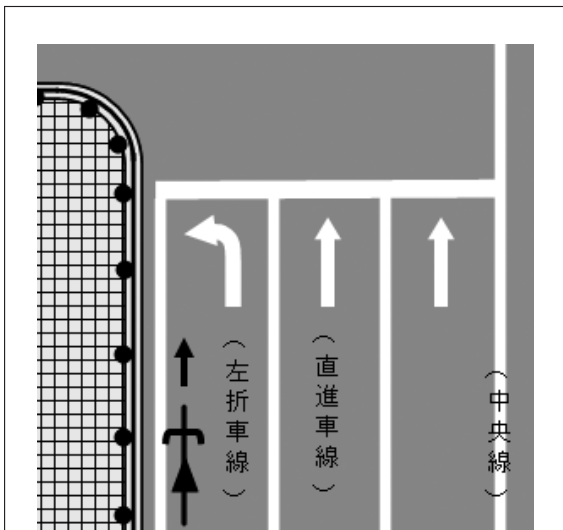
- ①車道左端で自転車に残された狭い部分をねらって走行することを求められる。
- ②バランスをとるために一定の振れ幅が必要なのに、それがクルマから十分許容されていない。



- ③自転車に保障される通行幅が明示されていないので、際限なく車道左端に追い詰められる心理がある。
- ④車線構成、交差点、標示などの道路構造がクルマ用にできていて、自転車が通行しようとするところのようなルールが適用されるのか分からず困惑する。(例えば図4)
- ⑤自転車が走行するような位置に(図5)のようなコンクリートとアスファルト舗装の継ぎ目がある。タイヤをとられそうな舗装の継ぎ目に沿って走行することを強いられる。
- ⑥車道左端の路面状態が悪い場合が多い。ゴミ・

砂の吹き溜まり、側溝の蓋、滑りやすい白線、舗装のゆがみ・割れなど障害だらけ。(図6、図7)

- ⑦速度が勝るクルマとともに左側走行をしているので、絶えず背後から車間不十分で追い抜きをかけられる脅威を感じる。クルマ運転者の配慮が働くので実際の危険は低いのもかもしれないが、絶えずストレスがかかることによって自転車運転者が疲労し、ミスを犯す危険が高まる。
- ⑧大型車と併走または追い抜かれの際に風圧や巻き込みの脅威を感じる。



(図4) 車道左端を行ったら左折車線になってしまった。交差点を直進したい自転車はどうする？



(図5) 自転車は舗装の継ぎ目に沿って走行することを強いられる。道路設置者には配慮の外？



(図6) 側溝蓋や舗装の割れ目が自転車のタイヤをとらえる



(図7) 違法駐車防止という都合で並べられたコーン

クルマ間でも感じられることで、まして“剥き身”の自転車では切実である。

- ⑨駐車による進路妨害。自転車は駐車中のクルマを避けて車道の右寄りに進路変更しなければならない。これは③⑦⑧の状況下でさらに危険な方に向かうことになり大変なストレスとなる。しかもそのような状況を作り出している大半が違法駐車であることは見過ごせない。(図8)



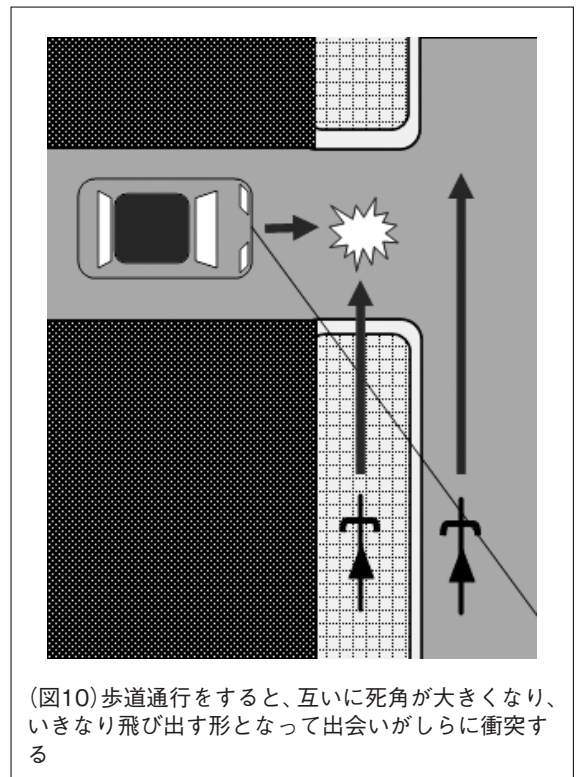
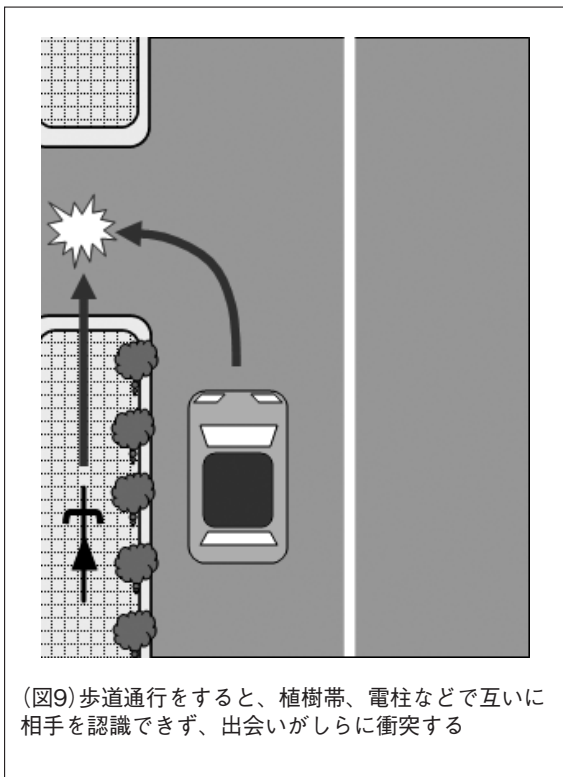
これらに加え違法行為による脅威として、

- ⑩道の右側を逆走する自転車。正常に左側走行している自転車にとってまさに衝突コースを進んでくる。駐車の陰から飛び出してくる例も多い。交通ルールについての無知や身勝手、⑦の恐怖を厭うためであろうと思われるが、他者に及ぼす脅威は大きい。
- ⑪クルマからのむやみなクラクション、故意の幅寄せ等による嫌がらせ。これはクルマ側の傲慢によるもので、事故にもつながりかねない犯罪行為である。

(4)歩道通行より安全？

車道を自転車が行くには危険という理由で歩道通行が認められている場合があるわけですが、「歩道通行は車道走行より危険」という考えもあります。それはおよそ(図9、図10)のような主張で、一理あるかと思います。

もっとも車道であろうと歩道であろうと、道路状況を把握し、適正な速度を選択し、止まるところは止まって安全確認をするというのが基本であることは変わりません。歩道を自転車レ



ーンかのように錯覚して突っ走るという行為は、無謀運転そのものです。

★自転車運転する人は車道走行か歩道通行かいつも選択を迫られています。車道上は自転車にとって不安が多く、一方歩道上は安全そうに見えて死角も大きい。しかし歩道はそもそも歩行者のものであることを確認しておきたいと思います。

◇車道走行の不安要素を分類してみます。

- (a) 通行スペース(幅員)の問題
- (b) 道路構造で自転車通行が考慮されていない問題
- (c) 走路上がクリアでない問題
- (d) 自転車運転者の技術・心理の問題
- (e) 自転車運転者のモラルの問題
- (f) クルマ運転者の自転車に対する理解の問題

◇(a)は自転車を歩道に追い上げる原因の一つとなってきました。しかし今後は、車道上で自転

車の存在を保障する、クルマの肥大に規制をかけるなどの発想転換が必要でしょう。

(b)(c)はこれまで自転車が車道通行するという認識が薄く、不作為の部分が多いと思います。今後の車道整備にかかっていますが、どのような構造にすべきか自転車利用者の意見を入れて有効なものにしなければなりません。

(d)(e)は自転車に乗るすべての人に自転車教育が必要である理由です。

(f)は免許教習内容や路上表示などさまざまな機会をとらえて、クルマ運転者を啓蒙していく必要があります。

◇現状では自転車が車道走行するうえで多くの問題があります。しかし歩道上で自転車が歩行者を侵害している事態は早急に解消されなければなりません。自転車が車道を安心して通行できるようにすることが、交通全体の改良になると思います。

◇次回は道路構造の疑問を考えてみたいと思います。

(東京都世田谷区在住)

投稿

新聞の中に見るクルマ報道

木村孝子

●新聞記事から

A新聞は、革新、前進をモットウにしている私の愛する新聞です。本年2月28日号と3月14日号の日曜版にクルマに関するメッセージがありましたのでこれに触れたいと思います。

・2月28日号。「房総・春のドライブ、おすすめの記事」。いただけません。朝、首都高速を走り、東京湾アクアラインで房総へ、とあります。館山湾の美しさ、千倉海岸の花畑等々、そして鳴川温泉へとたどり着いています。なぜ運転の危険を背負って、排気ガスをまき散らしてドライブなのか。ごめんなさい、A新聞さん。夫と二人で茨城から早春の房総へ旅をしたことがあります。常磐線、私鉄と乗り継いで千葉駅から内房線or外房線で各駅停車の旅。気の向いたところで下車して富士山を眺

めたり、お花に見とれたり。絶対、電車の旅、おすすめです。クルマより電車の方が安上がりであることはこの欄でもいろいろな方が算出して報告しているとおりで。

・3月14日号。「自転車スイスイ乗りたい。安全な道を作ろう」。大賛成です。東京都三鷹市では住民の運動により自転車道が開通し、自転車スイスイ。住民に喜ばれている、とありました。よかったです。また、この“会”の学習会にも度々登場されているNPO自転車活用推進研究会事務局長の小林成基さんの発言も載っています。小林さんは「車の通行を規制した欧州の中小都市では、中心市街地の商店街が生き返り、人々が戻ってきた」など報告しています。そして小林さんは「道路が車に占領され、歩行者や自転車が片隅に追いやられている日本社会のあり方が問われています。車

優先の発想を改めるときにきています」と述べて文を閉じています。私たちの“会”の主張するところと同じです。

●会報59号ありがとうございました。

- ・“会”代表の方の「クルマがもたらすマイナス影響にどう対処すべきか」という力強い発言に励まされました。

事務局の方による国土交通大臣あての「公共交通への緊急アピール」。発信者は「全国路面電車ネットワーク」となっていますが、こ

の“会”も賛同し名を連ねています。そして公共交通を大切に考え、きれいな空気の中できれいな空気の中で暮らしたいと声をあげている日本全国の団体のなんと多いことでしょう。嬉しいです。

- ・歩行者、自転車利用者はクルマ社会の中で弱者です。ドライバーの側の反省が表に出ない学校で行われている「交通安全教室」の矛盾をついた鋭い一文、その他いろいろな方の情報に接しました。ありがとうございました。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

投稿

都市のカラスの大群はクルマ社会が招いた

小林和彦

「カラスなぜ鳴くの、カラスは山に……」と童謡に歌われたのは既にかなり昔のことである。現在では「カラスは街に……」と歌詞を替えた方が良さそうなほどにカラスの大軍が市街地の空中を飛び廻るようになっている。特に晩秋ともなると中心市街地の電線には夥しいほどの群れのカラスが鈴なりになって並び、下を通る歩行者にフンや嘔吐物を撒き散らすので帽子や傘なしでは歩けない。電柱の多くは歩道上にあるため電線も歩道寄りであり、カラスの人間に対する爆撃攻撃(フンや嘔吐物の投下)の被害は歩行者と歩道に集中し、クルマ社会が呼び寄せたカラスの害が車道に及ぶことは少ない。こんな場合でも歩行者は悪環境に置かれている。

さて、ゴミの集積所では生ゴミを狙うカラスを防ぐための防護ネットが張られるなど、大方の町内会ではカラス対策はかなり進んでいるようである。しかも、全体としてカラスの総数は決して増えてはいないとの研究者の話があるが、それでもカラスの都市部での増殖が目立つのは何故なのか。どうも、この場合もクルマ社会の進展が大きな要因と言えそうである。つまり、クルマ社会がカラスの大軍を呼び寄せたようなものである。

クルマ社会は特に都市部を不夜城にした。しかも屋外照明もまばゆい不夜城である。広い幹線道路には大きな照明灯が並び、またガソリン



山形の中心市街地と隣接する緑豊かな城跡公園

スタンドや広い駐車場を備えたコンビニやパチンコ店などのクルマ社会対応の商業施設は、屋内屋外ともに深夜も煌々と明かりを放っている。夕暮れ時も明るい広い道路や広い駐車場があり、電線が張り巡らされている所はカラスにとってお互いの姿を見渡すのには格好の「集会場」となる。しかも近くに「ねぐら」となる広い緑地があれば尚更便利である。

昼間は三々五々に分散して餌を求める活動を行うが、夕刻が近づいて広い緑地の「ねぐら」に向かう前に「大集会」を開く。カラスも“集団安全保障体制”により夜間に他の野鳥や動物から身を守ろうとするが、大集会はそのための相互確認の場と思われる。

広い緑地や電線はクルマ社会の本格化以前からのものだが、大きな照明灯つきの広い幹線道路や広い駐車場を備えた商業施設(図書館や病院などの公共施設の場合も)はまさしくクルマ社会特有のものであり、それらが多くのカラスを呼

び寄せるのであろう。都市部での根本的なカラス対策がとれない要因が見えたような気がしてならない。

(山形県山形市在住)

投稿

娘の部活動とクルマと

梅沢 博

中学生3年生の娘は、部活に夢中。軟式テニス部に所属し、ほぼ毎日、朝練と午後練にいそしんでいる。この時期は、朝は7時前に家を出て、帰宅は夕方6時半ころ。週末も通常練習の他に練習試合や公式戦があり、なにもなければ“自主練”に出かける。

夢中になれるものがあるのはいいけど、それにつきあわされる親はラクじゃない。細君はせっかくの休日でも試合があれば、朝5時に起きて弁当をつくり、娘を送り出している。

それにしても、なんでそんなに早く出るのだろう。聞けば、全員でウォームアップをしてから、自転車なり貸し切りバスで会場まで移動するからだとか。時間から逆算すると、どうしても6時集合とかになってしまう。う～ん……。

娘が1年生のときの冬。朝5時半過ぎに家を出る、ということがあった。その日は試合会場が遠方のため、いつもより出発が早い。しかも1年生は道具の用意があって、上級生より先に集まる。そんな理由からだ。

近所に娘と同学年の部員はなく(上級生はいるが、集合時間が1年生より遅い)、まだ夜も明けきらない時刻に、彼女は1人きりで自転車を走らせることになる。あまりに心許ないので、ぼくも早起きして、学校まで彼女に同行したのだった。

同じ日か別の日は忘れたが、やはり冬のある日、試合が長引いた上に渋滞にはまり、学校に着くのが8時近くになると連絡がきた。このときはクルマで迎えに行った。

12、3歳の女の子を、そんな時間に集合・解散させるのは、学校活動としてどうなのかと、顧問の先生に話したことがある。その後いくらか

改善され、また娘が上級生となったこともあって、うやむやになっているのだが。

3年前の夏に隣市で、自転車で登校中の女子中学生が、クルマに連れ込まれる事件があった。人通りの少ない路上で朝8時ころ、3人連れの犯人のうち1人が自転車を押し倒し、中学生を車中に引きずり込んだという。中学生は渋滞で停車した隙をみて車外に逃げて、それ以上の危害がなかったのは何よりだった(犯人グループは捕まっていない)。

事件が起こった現場は、我が家から2キロもない場所。いま娘が通っている中学校のすぐ近くだ。犯人の気分次第では、娘の学校の生徒が被害者になった可能性もある。他人事ではない。

先日、娘たちは関西方面に修学旅行に出かけた。初日の集合は、うちから3kmほどの駅に朝6時。近所の同級生と一緒に、最寄り駅まで歩いて行って電車で行く、ということだった。

そこで先の事件が思い起こされる。やっぱり早起きしてクルマで送ろうか……。けっきょく、同級生の親御さんが、その役を担ってくれた。

甘やかしている、と思われるかもしれない。ぼくだって、自力で移動しろ!と思っではいる。けれど、親として世情に対する不安もまた、どうしても拭えない。防衛策として、クルマという手段も考えざるを得ないのだ。

2つの思いの間で揺れる気持ちは、世情不安が解消されない限り、いつまでも続くだろう。

なんでこんな世の中になってしまったのかと、暗澹たる思いだ。

(茨城県つくばみらい市在住)

2009年4月に入会して1年がたちました。会に入ってよかったと思うのは、まず会報の充実ぶりです。専門的な内容の講義から、クルマなし生活を楽しむコツ、またクルマに乗ってしまう状況の率直な報告まで、毎号多くを学び、考えさせられます。「クルマ社会」への疑問を共有する人々に連なることができて、力づけられます。何も貢献できていませんが、会報等で学んだことを、折にふれてまわりの人々に伝えることから始めています。

クルマに関する近況報告をさせていただこうと思います。私の家族は妻と私と幼稚園に通う子ども2人の4人家族です。数年前に、中古の家を買いました。そのとき、友人に、「家を買うなら車も買わなきゃ。」という常識的(?)な助言をもらいましたが、駅に近い物件を選ぶことで、車がない生活を問題なくおくっています。しかし近隣の人々はほとんどみな車を持っているので、私たちとのギャップにいろいろと驚くことがあります。

先日、近所の、我が家と同年代の子どもをもつ人に、都内の上野でやっている子ども向けの展示会の入場券をもらいました。その家族は券をもらったものの、いつもクルマで移動しているので、子連れで、クルマを停めにくい上野に行くのはためられる(面倒?)ということでした。私たちは、すでに何回か家族で電車に乗って上野に行ったことがあります。子どもが小さ

いから電車で行けない、という発想にはカルチャー・ショックを感じました。

また、幼稚園バスのバス停が私たちと一緒にいる子は、うちの子と同じ年中組ですが、バス停から家までの50メートルほどが歩けない(歩きたくない)というので母親が乳母車に乗せて連れて帰っています。これも、正直言ってたまげました。クルマに乗ることに慣れると、歩くことがおっくうになるのでしょうか。うちの子どもたちは、行きたいところには歩いていくのがふつうだと思っているので、一駅間くらいの区間はなんなく歩きます。

住宅地にあるわが家の前の道路で、クルマが通るため子どもたちが自由に遊べないことに疑問をもち、なんとかできないかと思っています。でも、駅前のスーパー(徒歩5分)までクルマで行ったり、ちょっと歩けばいける公園にクルマで行く近所の家族をみると、この問題意識をわかしてもらうのは難しいだろうな、と思ってしまいます。世間的にみて「非常識」なのはクルマをもたない私たちの方であることを十分に認識したうえで、折にふれて話題にしてみたいとおもいます。

今後、会でさらに学んで身近な実践につなげていきたいとおもいますので、どうぞよろしく願いいたします。

(東京都在住)



ノアザミ(会員K・Tさんの絵)

「第27回三多摩自治体学校inこだいら」の第2分科会「公共交通」（2010年4月24日、小平市福祉会館）での小平からの報告（渡辺執筆）を転載します。

* * *

小平市における公共交通不便地域解消運動には長い歴史がある。その発端は明らかではないが、小平市プロジェクトチーム設置規定に基づく「小平市バス網対策研究会」が発足したのは1986年で、その趣旨に「市民の足としてのバス網の確立が必要であり、市内循環バスの実現性を検討する」と謳われていたのは、当時市民の間に「公共交通不便地域の解消を」の声が強まっていたことが伺える。しかし、この研究会の活動は1年間に限られ、翌年9月に提出された報告書の結論には「実現は極めて困難」と書かれていた。

1990年台後半、東京街道経由で西武新宿線小平駅北口まで運行していた西武バスが突然廃止された。利用者たちの声を受けて、小平医療生協のよびかけで1997年12月「小平に循環バスを走らせる会」が結成され、市議会への請願運動が始まった。賛同署名は6500筆に達した。

2000年に入って「第2次小平市バス網対策研究会」が発足し、10か月の調査の結果が150ページの報告書にまとめられた。それによれば、交通不便地域（駅から500m以上離れた地域）は市内65町丁のうち30町丁、空白地域（バス停から300m以上離れ、かつバスの便が1日100本以下の地域）は43町丁あることが判明し、循環バスの運行の意義が認められるとして試験的運行を検討する委員会の設置が提言された。これを受けて、2001年5月、「小平市コミュニティバス研究会」（会長：岡並木氏。委員12名のうち3名が市民公募委員）が発足した。研究会は毎回多数の市民が傍聴する中で前向きの討議が進められ、後日のコミュニティバス（コミバス）実現に大きく貢献した。

2004年1月、コミバス1号（愛称募集の結果“にじバス”に決定）の試行運行が始まった。早くも半年後には利用者数累計10万人を突破、1日の利用者数も目標とした650人を超えた。しかしこの実績は、市内で最も賑やかな地域の一つである中心部（小平駅南口―津田公民館）を選んだ結果であり、市の辺境地域の住民から「私たちの地域にこそコミバスを」の声が澎湃として起こった。この日から全市的な公共交通不便地域解消への新しい運動が始まった。

市内4地域に「コミバスをこの地域に走らせてください」の請願署名運動が一斉に起こり、2004年9月「小平に循環バスを走らせる連絡会」（4請願団体の連絡体）が発足、11月には「連絡会ニュース」1号が発行された。12月に、それまでに集まった賛同署名簿を添えて3地域の請願書が市議会に提出された。（他の1地域は翌年2月に提出）。付託を受けた市議会建設委員会の集中的な審議には毎回多数の市民が傍聴した。約20回に及ぶ審議を経て、2005年12月の市議会は上記請願を全員の賛成で一括採択した。賛同署名は最終的に25000筆を超えた。この年3月の市長選挙では、連絡会は両候補に公共交通についての公開質問状を出し、この問題を重視する新市長の誕生に貢献した。就任早々のタウンミーティングで市長は“にじバス”路線の拡大を発言した。

2005年6月、市長からの諮問の形で「総合的な交通体系のあり方懇談会」が市のまちづくり課を事務局として発足した。会長に交通ジャーナリストの鈴木文彦氏がつき、ユニークな運営・活動方法がとられた。全市域を上記各請願に対応した4地域に分け、それぞれに地域懇談会をもうけて、その運営及び親懇談会との連絡を市民公募委員が担当した。これによって各地域の住民の声を広く把握するという趣旨であった。

2006年3月、「あり方懇談会」が報告書を市長

に提出した。主な結論は次の通り：

- ① 青梅街道幹線軸論(現公共交通の実態の改善と各地域からのアクセス方法)
- ② 運賃論(発足したコミバスを継続していくための料金設定の検討)
- ③ 市民が支える公共交通→まちづくりとの連携(地域の役割は地域の実情・特性に応じて異なる)→「動きが出てきた地域からスタートする考え方もある」
- ④ “にじバス”は市全体の公共交通を考える中で再検討する必要がある

この報告は下記の2点でその後の行政に巧みに利用されてきた。

- (1) 青梅街道幹線軸が機能しているとの前提で、各地域内の狭い生活交通の問題だけを検討する
- (2) 「次はどの地域に取り組むのか」の主として議会でへの質問に対する答弁：「気運の盛り上がった地域から」(この発言は行政としての主体性と計画性の欠如を示すものであるばかりでなく、各地域の連帯を困難にし、足の引っ張り合いを生み出す恐れがある)

しかし、公共交通不便地域解消への市民運動は、遅々としながらも、また紆余曲折しながらも、止まることなく進んできた。

2006年7月、行政と「大沼地域循環バスの会」との懇談の場で、行政側が「NPOを立ち上げれば市も支援する」と発言。連絡会はこれを重視し「市はNPO立ち上げに介入すべきでない」として断った。

2007年8月、「大沼・花小金井地域「コミタク」(コミュニティタクシー)を考える会」が発足した。これは地域公共交通にかかわる諸法令の改正が進んでいる中で、新しく公共交通を起こすために必要な「地域関係団体の合意」を得る段取りとして行政が創り出したものと考えられ、事務局は行政が担当した。この「考える会」の合意により、翌年3月、大沼ルートのコミタク実証

実験が実施された。約1年にわたる実証実験の結果を受けて、2009年3月、法律に基づく「小平市地域公共交通会議」(会長：鈴木文彦氏)が設置され、この会議の決定により同年9月、大沼地区のコミタク本格運行が開始された。

大沼地区の流れに少し遅れて、「小川・栄町地域コミタクを考える会」が2008年12月に設置された。毎月1回のペースでルート等の検討が進み、現在、実証実験運行の概要(5月10日スタート予定)が事務局から発表されている。

○小平市における公共交通不便地域解消運動の課題(順不同)

- ① 「考える会」の役割は？
行政の側から：法令に基づく施策の実施に必要
市民運動の側から：草の根的エネルギーが出てきにくい。
- ② 関係法令の変遷の経過とその背景は？
道路運送法、道路構造令、道路交通法、……
集団学習を！
- ③ 道路の使い分けを考える。
・道路使用の優先順位：(社会的弱者から)車イス>歩行者>自転車>バス>トラック>マイカー
・道路の使い分け：
・歩道は歩行者のためのもの(自転車の歩道走行は原則禁止です！)
・車道の左端に自転車レーンを(小平駅南の“あかしあ通り”に計画進む)
・狭い生活道路、歩道と車道の区分のない道路の扱い方
- ④ 移動手段としての自転車の意義を考える。
・CO₂発生抑制に最適
・経済的で健康的
・マイサイクルとコミュニティサイクル、自転車タクシー、……
・違法走行、違法駐輪→自転車事故の増加(自転車は車両の仲間です！)

(東京都小平市在住)

今年に入ってから世界中を駆け巡った(※1)トヨタ社製自動車の相次ぐ不具合問題は、国内でも大きく報じられ、皆さんご覧になっていると思います。

ところが、私が気になったのは、国内外の政府やマスメディアの姿勢に大きな差があったこと。発信地の米国では当該トヨタ車の危険性について大きく報じられていたのに対し、日本国内のマスメディアでは、不思議なことに、会社の「信用」やら会社への「影響」やらが盛んに心配されていた半面、私たちが毎日歩く道路の安全は大丈夫か？といった心配は誰もしていないかのように、そうした報道はまるで見られませんでした。

鉄道や航空で安全上の問題が起きたときに、「会社が大丈夫か？」などという心配をする人はごく一部で、大多数の人はまず「安全なのか？」と心配するでしょう。実際、2005年4月25日に福知山線での脱線転覆事故を起こしたJR西日本は組織の隠蔽体質まで問い質され、5年経った今も大きく報じられています。日本航空の経営再建問題でも、経営陣の責任と安全確保が指摘されました。ところが事が自動車になると、私たちの安全はそっちのけで、皆がこぞって会社の心配をするのが、日本国内での実情のようです。海外ではしきりに指摘されているトヨタ社の隠蔽についても、国内で疑念を差し挟む報道は見られませんでした。

施政方針演説で「経済のしもべとして人間が存在するのではない」政治をするのだと宣言した鳩山首相をはじめとする政府からも、「(会社に)信用を取り戻してほしい」というコメントが出た半面、残念ながら、道路上の安全確保に関するコメントは出なかったようです。

去年・一昨年と「世界道路交通犠牲者の日」のリーフレット制作に携わるなど、「安全に道を歩きたい」と願い日々活動している私たちですが、この記念日に関する国連の資料には、毎日のように世界で起きている交通犯罪のいずれもが、「日常茶飯事」になってしまったがゆえに、報道

さえされなくなってしまった、と記されています(※2)。国連が指摘するくらいですから世界的な問題なのでしょうが、日本でのその状況は、あまりに度を越しているように感じられるのです。

こうした中で、トヨタ社の問題が過小評価されていたと紹介する興味深い記事を見つけました。記事の書き出し部分のみ引用します。

トヨタは隠さずとも隠れていたのだと英語メディア(gooニュース、2010年2月3日)
——本日の言葉「underestimate」(過小評価する)
<http://dictionary.goo.ne.jp/study/newsword/wednesday/20100203-01.html>

「品質のトヨタ」と自分たちがあれだけ評価していたトヨタについて、「トヨタは隠蔽を否定している」などとわざわざ記事で書かなくてはならない状況に、英語メディアも驚き呆れ、そして残念に思っている。なぜこうなったか、それはトヨタが「拡大しすぎたからだ」「問題から隠れていたからだ」と分析する複数記事の行間からは、そんな思いがにじみ出ています。(gooニュース 加藤祐子)

日本のマスメディアは総じて「隠蔽」とすら書かず、同社の公式発表をさも当然のように報じていたことが記憶に残っていますが、ここで指摘されているようにトヨタ社が「拡大しすぎた」「問題から隠れていた」ことが、私たち日本人にとっても、自動車問題がここまで意識されていないことの原因になっているように感じられます。

この「隠れていた」という指摘は、自動車の安全上の問題はもとより、様々な環境負荷やクルマ依存がもたらす問題、2010年総会後の講演会(※3)でご紹介いただいた道路建設や緑地破壊の問題などにも共通しているように思います。実際、自動車産業の隆盛や自動車・道路の利便性が大きく報じられているのに比して、自動車にまつわる深刻な問題のいずれもが、国内のマス

メディアで報じられることはほとんどありません。

上記記事中では、トヨタと日本航空を一括して「利用者の生命に関わる商品を提供する会社」と指摘していますが、自動車産業の場合は利用者に留まらず、何の関係もなくただ道を歩いていた、自転車などで居合わせた人をも安易に殺傷してしまいかねない(現実にもそうした事件が後を絶たない)道具なのです。そうした製品を扱う商売であることを自覚していただかねばなりませんし、同社の対応からそうした自覚がうかがえなかったからこそ、米国などの安全当局はリコール隠しの調査を行って制裁金を課し、さらにブレーキ優先装置(※4)の搭載義務化やリコール隠し制裁金の上限撤廃(※5)などが検討されているのです。

このときに日本の当局は何をしていたのでしょうか？ 私たちが毎日歩く生活道路を安全にするためにどんな対策を講じたのでしょうか？ 私たちは、何を一番に大切にすればいいのでしょうか。集団催眠術にでもかかっているかのように、一番大切な問題に気づきもしない。どこか感覚がおかしくなっているのではないのでしょうか。つくづく恐ろしいことだと思います。

私は、私たちが毎日歩いたり、自転車やバスなどで走ったりしている道路を安心して安全に歩き走れるようになることを望んで、今の活動をしています。これはおそらく本会会員の皆さんはもとより、会員でない大多数の皆さんにも共通する願いだと思います。

一方で、トヨタ社の将来が一番に大切だと思う人にも一言だけ言わせていただくと、同社を「裸の王様」にしているのは、周りのマスメディアや政府などが(同社にとっての「不都合な真実」)を誰も指摘しないためなのだと、考え方を考えてみてはいかがでしょう。結局は、問題を隠すことなくきちんと自覚し指摘することが、当

事者を含めた全ての人のためになるのです。

上記記事では、1年前には「品質のトヨタ」として囃していた英語圏のマスメディアが、この事件をきっかけに大きく変わったと紹介していました。残念ながら、日本のマスメディアに大きな変化は見られません。2月に道路上の安全・安心に関する情報提供をそっこのけでトヨタ社の業績を心配していた報道各社は、5月にはトヨタの米国での新車販売台数が回復した、販促が奏功した……などという記事を書き立てています。こうしたマスメディアの報道姿勢は、私たち国民意識を反映したものかもしれません。

鳩山首相の施政方針演説よろしく、「経済のしもべとして人間が存在するのではなく、私たちの生活が第一に尊重される社会へと、国民、報道、政治、企業などのあらゆる主体に、名実ともに大きく舵を切っていただく必要があります。私たちの会が果たすべき役割はかくも大きいのかと、改めて感じているところです。

※1 日本国内で報じられたのは今年に入ってからですが、英語圏では以前より報じられていたようです。

※2 2008年制作のリーフレットにも掲載しています。ホームページでもご覧いただけます。 <http://sltc.jp/an2008.html#an20081116>

※3 2010年4月24日の本会総会後に開催された、橋本良仁さん(高尾山の自然をまもる市民の会 事務局長)の講演会「日本にまだ道路は必要か―圏央道・八王子での経験から学ぶ」

※4 アクセルとブレーキを同時に踏み込んだ場合にブレーキの利きを優先させる装置。

※5 トヨタ社は「欠陥隠し」を否定したままリコール隠し制裁金15億円を支払ったと報じられています。米国の自動車安全法の規定により、自動車メーカーが米当局に車の欠陥の報告を怠ったり、虚偽報告をしたりした場合の制裁金について、現在は約1637万ドル(約15億円)が上限と規定されていますが、これが撤廃された場合、先のトヨタ社の事件では総額138億ドル(約1兆3000億円)にのぼると指摘されており、それだけ虚偽報告の抑止が喫緊の課題となっているのです。

(神奈川県川崎市在住)

この間の暮らしの中で、それに出会うと気分よくなることばがあることを知りました。表題はそのうちの二つです。私の暮らしの基調と合致しますし、私に関心をもつ交通・環境・まちづくりに示唆を与えてくれています。

昨年参加したある集いの帰路、チラシにつられて立ち寄った居酒屋で目にしたのが、「少車多歩」です。「健康十訓」の一つとして紹介されていたものですが、この1年間の私の暮らしを象徴することばです。

それまではついクルマを使用していたのですが、できるだけ歩いて用事を足してきました。当初は葛藤がありました。今では“クルマ依存症”から脱したようです。

歩いて行くと、クルマでは見つけられない思わぬ発見がありました。横道・抜け道を見つけた時のワクワクさは、童心そのものです。やっと二人が通れるこの道を歩いて行くと、枝が垂れかかり、下草がのび、ドングリがころがり、クモの巣もあります。仲間たちと道草していた頃が思い出されました。そして、人が集まる所に道ができるということを実感しました。

この道にはクルマは入ってこられません。戦後（とりわけ1960年代以降）の日本はクルマの大きさに合わせて道をつくってきた、そう思ってきた私には、歩くことが道をとりもどす第一歩のように思えました。



一方、「アンダンテ」は、私の住む町を撮影地に昨年完成した映画『アンダンテ～稲の旋律～』（旭瓜あかね原作・新妻聖子主演・金田敬監督作品）で知ったことばです。歩く速さで、「ゆっくりと」を意味する音楽用語である「アンダンテ」は、私の暮らしの進む度合いにぴったりです。

同級生が「3回目の成人式（還暦）」を迎えた折、「ゆっくりと歩みたい」と述懐していたことを思い出しました。まったく同感です。

クルマに振り回されるせわしない暮らしではなく、拙速を避け、巧遅でよいと考えてきた私の暮らしは、今の社会を私なりに問い直すことです。それは、脱「クルマ社会」であり、脱「スピード社会」です。

（千葉県山武郡在住・非会員）

お知らせ

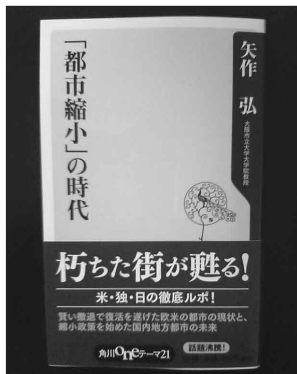
電子メールによる情報提供

問い直す会事務局では、総会の案内などを電子メール（パソコンあるいは携帯メール）でも発信することを検討しています。希望される方は、会のメールアドレス kstn@red.zero.jp 宛てにお申し込み下さい。

おすすめ書籍の紹介

■「都市縮小」の時代

矢作 弘著
角川oneテーマ21
(新書)
740円
2009年12月刊
出版社 角川書店



高度経済成長期には、土地を浪費し、クルマ依存の土地利用を前提に、郊外の無秩序な拡大(スプロール化)が進んだ。日本の総人口が減少する中で、10万人以上都市のおよそ半分が人口の減少する都市となっている。こうした都市の縮小は、日本だけのことではなく、世界レベルでも、人口10万人以上の都市の約1/4が縮小している。都市が縮小することは、経済活動の衰退、雇用機会の減少、地方財政の圧迫をもたらすので、おおむね、マイナスに評価しがちである。よって、多くの地方都市の将来計画は、“大きいことは良い

ことだ!”との妄信の下に、近い将来、人口が増加に転ずることを期待してきた。

これに対し、筆者は都市の縮小を経験した欧米の都市の事例などを基に、① 賢く衰退すること (P.5) ②時代の要請に適合するように都市の縮小を誘導すること(都市規模の創造的縮小) (P.30) ③ 高度経済成長期と逆の高密度の土地節約型、クルマに依存しない土地利用を前提とした都市構造(集約型都市構造)を構築すること (P.40)で、都市の縮小のプラス面を享受できる、と主張する。

都市が縮小することは、① それまでのムダ遣い体質を反省し、環境を重視しながら豊かさを追求する (P.5) ② 量を増やすことに躍起になるのではなく、質的な豊かさに重心を置く ③ ゆったりとした生活のテンポは、心を豊かにしてくれる ④ 縮小する人口規模に応じて拡散した都市域を縮退させ、その跡地は自然に返す (P.31)などのチャンスとなるからである。

人優先の社会・クルマを減らし公共交通を重視・地球環境の保護・過剰な道路はいらない等の“クルマ社会を問い直す会”の主張は、都市の縮小が誰の目にも明らかとなった今こそ人々にとってますます認めやすくなったのではないだろうか。(田中 牧・横浜市南区在住)

会員の新聞投稿

2010年4月30日、東京新聞に以下の投稿をしましたので御報告いたします。採用はされませんでした。
清水真哉(世話人)

* * *

愛媛県宇和島市でパトカーによる追跡で無関係の市民が死亡する事故が発生した。国民の生命財産を守るべき警察としてあり得べからざること、警察の業務上過失致死として捜査し立件する必要がある。二月には名古屋市で警察に追跡された車両が三人を轢き逃げするという大

事件が発生しており、この種の事件は頻発している。現在、警察は違反車両があるとサイレンを鳴らして追跡しているが、追跡される者の心理から異常な暴走行為に走ることは十分に予測される。警察は常に「追跡に問題はなかった」という立場であるが、危険なカーチェイスは原則的にすべきでない。車両ナンバーさえ確認しておけば、身柄の確保は不可能とは思われない。警察の業務は、道路上の一般市民の身体生命を危険に曝してまで遂行されるべき優先性がある訳ではないことを警察は肝に銘じるべきである。

2010年度総会への会員メッセージ

総会出欠票で寄せられた会員からのメッセージを順不同でご紹介します。

●自転車に乗って、あちこちの道を見に行きたいですね。●生まれ育った地に帰りました。終の栖のつもりで帰った街は道路拡幅の是非を巡って揺れています。大都市神戸にあって、市バスすら通らない谷あいの小さな町。それだけに川遊び、浜辺の遊び、山遊びができる自然豊かな子どもにとっては楽園です。街の古くからの歴史を知っているということで「町づくり協議会」に呼ばれました。後藤さんに送って頂いた今井さんのパンフを活用して道路を拡幅せずに安全(消防、救急)を工夫することを提言しています。どんな結論になるか予断を許しませんが頑張りたいと思います。92年に立ち上げた「アースデーひょうご」に復帰しました。今年は「大気汚染と健康被害」の講演会と市中の自転車パレードを企画しています。●仕事でどうしても都合がつかず申し訳ございません。●地方での会員の集まりなどあるとよいと思います。公共交通機関やコミュニティバスの利用促進について具体例を知りたい(当市のコミュニティバスのルートなどを利用者の声を入れて変えたら、かえって利用減になってしまいました)。●総会の御盛會を祈念致します。●京都市では、市民に脱クルマ社会に向けてということで、市民から意見を募っています。富山市では、脱クルマ社会をめざして、自転車を市民で共同使用できるようにしていく方向で動き出しています。こういった各地の動きと連動して脱クルマの運動を積極的に押し進めていきましょう。●社会に向けて、新しい価値観、新しい生き方を提案できる会でありたいと思います。皆で頑張りましょう!! ●クルマ社会の基本問題に対する斬新な問題提起に敬意を表します。これからもより身近な切り口での取りくみを期待しています。●会員のみなさま、日頃から脱クルマ社会の実現にむけて、それぞれの生活の場で実践されていることと思います。ぼくは、障害をもつ人のリフ

ト車の送迎をしているため、クルマを運転しているのですが、それ以外のときには、クルマを運転しないように心がけています。クルマは歩く楽しみを奪い、子どもたちの外あそびをつねに危険にさらしています。ひとりひとりの生活の現場でのとりくみは小さなものだと思いますが、これこそが脱クルマ社会に向けて、もっとも効果的な直接行動だと信じています。●いつもありがとうございます。●いつもお世話になっています。会報は読ませていただいています。活動に参加はなかなか出来ないのですが、よろしく願います。●高齢になり体力的に東京で開催の総会への参加は少々無理かと思ひ、欠席致します。残念です。事務局担当の世話人の方々の常々の御活躍には感謝申し上げます。会報は大変勉強の参考になり、改めて、マイカーは、人類史上、最低で、最悪の交通手段である事を痛感致して居ます。●盛會をお祈りしております。●活動が伴わず、名前だけで申し訳ないですが、引き続き地域活動連絡係をお引き受けします。●①高速道無料化、定額化、延伸……といった悪い流れを押しとどめてもらいたい。②一般道の最高速度を40km/h程度に下げて欲しい。③いずれは高速道を全廃してもらいたい。●個人的な活動ですが、別添ファイル(Word又はPDF。内容は同じです。)のような講演会を6月に地元名古屋で行います。大変恐縮ですが、東海地方の会員の方々に告知していただければ幸いです。●入会してまだ日数が浅く、ぜひ出席したかったのですが、地元での行事があり欠席させていただきます。本当はこの会の活動を活発にしくてもよい社会ができるといいのですが、まだ、そのような社会になっていないのが残念です。●ときどき、駄文を掲載していただき有り難うございます。北海道在住という事情ゆえ、このようなかたちでの「参加」しかできませんが、本会のますますの発展を願っている一人でございます。今後ともよろしく願います。●会報はいつも大切に読んでいます。会員の皆様の地道な活動で、自動車のナンバープレートカ

バーの禁止が実現されて嬉しいです。最近ナンバープレートを90°に取り付けたバイクを良く見かけるが、これも禁止にして欲しいものです。運転中の携帯、カーナビ、大音響のステレオ、スピード違反、遮光カーテン、遮光フィルム、ナンバープレート隠し、etc と何でもありの無法地帯的交通状況を目にするたびに、腹わたが煮えくり返ります。車は犯罪者を生み出す道具だと実感します。伊藤礼さんの「ごくごく自転車」「自転車ぎこぎこ」が大変面白く、家内と共に腹を抱えて笑っています。こういう本を読んで自転車好きが増えることを願っています。●よろしく願います。●クルマ社会は自滅に向かっています、石油ピーク論の正しさはほぼ証明されたようですし、若者のクルマばなれも着実に進んでいます。今こそ日本社会そのものがクルマ離れする最高のチャンスです。●先回お送りいただいたパンフレットは、とてもよくできていると思います。50枚ほどお送りいただけたらと、お願いしようと思いつきながら、メールさえできずにいました。今後もこうした啓発につながる取り組みをよろしく願います。活動に参加できませんが、パンフを身近な人に配ったり、少しでも、身近でできることをしたいと思っています。世話人の皆様、いつもありがとうございます。●日頃は関西在住のため、会の行事に参加できずに失礼しております。現在、京都市においては「歩くまち・京都」を政策の中心にして、さまざまな取り組みを行っています。会報へレポートを送りたいと思いつきながらですが、会報から得た情報を市の自

転車対策の委員会などで紹介し、京都でもボンネルフやカーフリーデーの実施を提案しております。京都においても、公共交通の利用促進は地球温暖化対策の面ばかりが目立っておりますが、交通事故に関してももっと広く伝えていきたいと会員の一人として微力ながら活動しております。●いつも有り難うございます。●「2010年度活動計画案」に全面的に賛成の立場から発言します。高速道路の通行料金の割引や無料化等をもっぱら自動車ユーザーのみを優遇する政策を掲げる新・旧の政権の傲慢さに、激しい怒りを感じているのは私だけでしょうか。クルマに依存する社会の弊害に目をつぶり、自動車メーカーや大手ゼネコン等大企業との癒着を深め、また、「抑止力」の名のもと軍拡競争にあけくれている。交通弱者を守る方針を示せないほど一人ひとりの国民の生命や財産をないがしろにする勢力に、国の安全保障を語る資格などありません。今国民は、人間らしい生き方とは何なのか、真剣な模索を始めています。我会の活動がそのひとつの道標となるものだと確信しています。共に頑張りましょう。●クルマ社会を問い直す会から学んで、地域コミュニティバスの改善や生活道路での車走行の沈静化、自転車専用道路や走行環境の整備などをライフワークとして、市や県の担当者、県議や市議、自治会や老人会の友人と楽しみがんでいます。交通問題を深く見ると、政治との関わりや地域再生の道筋が見えてきます。中央で地域で会員や理解者を増やし、世界水準の豊かで安全な街を次世代にプレゼントしましょう。

世話人・地域活動連絡係からのメッセージ

杉田正明 (代表兼会報・再任) (千葉県松戸市在住)

メッセージは37ページの「代表より」をご覧ください。

足立礼子 (地域活動連絡係→世話人 会報)

昨年度は、世話人を降りて地域活動連絡係に

加えていただきましたが、人手不足でまた力及ばずながら世話人に戻り、杉田正明さん、林裕之さんとともに会報担当を務めることになりました。よろしく願いいたします。事故や事故被害を大きく減らすかぎのひとつはクルマの速度ダウンにあり、それを国全体で進めるような訴えかけができないものかと考えるこのごろ

です。

(東京都三鷹市在住)

清水真哉(事務局メイン・再任)(千葉県習志野市在住)

メッセージは38ページの「事務局より」をご覧ください。

後藤 昇(事務局・再任)(東京都新宿区在住)

メッセージは38ページの「事務局より」をご覧ください。

青木 勝(会計・再任)

会設立以来、世話人を続けています。今年は、ぜひ関西で集まりを持ちたいと思っています。会計から、お願いがあります。当会は、現在200名ぐらいの会員で会費が2000円なので40万円の予算規模が適当です。けれども、会員との意思疎通を図ったり、多くの方々に当会を認知していただくためには、充実した会報を発行することがとても大切だと思っています。そのためには、80万円規模の予算が必要となっています。現在も多くの方に、複数口の会費やご寄付をいただいています。感謝するとともに、より多くの皆さまのご寄付をお待ちしています。

(大阪府大阪市在住)

朝倉幹晴(非特定・再任)

地方自治の世界から、クルマ社会をどう変えていくのかできることを皆様と一緒に考え行動していきたいと思っています。

(千葉県船橋市在住)

杉田久美子(非特定・再任)

21年度も世話人らしいこともできないまま、終わってしまいました。それなのに性懲りもなく、自分でも不思議ですが、22年度もお引き受けします。先日の総会の後の懇親会で地域連絡係のおひとりが「それぞれの地域で開かれる関連イベント(アースデイ、環境フェア、カーフリーデーなど)を探して、一人でも参加して会のチラシとか会報を配る。それを続けていけば、それなりに認知してくれたり、お呼びがかかったりす

る。」と話されました。勇気が出ました。今年度こそ、そんな行動を草加市(職場がある)でしたいと思っています。その為にもできるだけ、定例会に出て、皆さんにいろいろお知恵を貸していただこうと思っています。

(千葉県松戸市在住)

林 裕之(会報・再任)

一部の人間が便利さを享受するために多くの生命が犠牲になるクルマ中心の社会ではなく、より安全で環境に対する負荷の少ない交通に支えられた持続可能な社会を築くためにできるだけ努力をしたいと思います。よろしく申し上げます。

(山口県萩市在住)

新たに地域活動連絡係をお引き受けいただいた方からのメッセージです。

神田 厚(新地域活動連絡係)

この冬の天声人語(2010.2.4)で、『氷がとけたら何になる?』との小学校でのテストで「春になる」と答えた話の虚実が話題になっていた頃、我が家の小5の娘が社会のテストを持って帰って来た。

『人と環境にやさしい自動車づくりで、あうものに○をつけましょう?』という問いに、選択肢は4つ。

1. 体の不自由な人が乗りおりしやすい車をつくる。
2. 燃料をたくさん使うエンジンをつくる。
3. 再利用のできる部品を使った車を設計する。
4. 大きな音をたてて走る車を開発する。

娘は2と3に○。2は不正解、3は正解として採点してあった。この2の答えに対するバツを指して私は「ほう……チッチ(娘の愛称)はガソリンをジャブジャブ使う車をつくれればガソリン代が掛るようになり、だんだん人は車に乗らないようになる。そうすると、人と環境にやさしい社会になると考えたんだね。素晴らしい!」とほめる(ちゃかす)? と彼女は複雑な顔をした。そう、彼女は単なる教科書の勉強不足。彼女の教科書には1と3が正解となるような記述がある。

横から答案を覗いた高1の長男が「大きな音をたてて走る車もいいんじゃない!近所迷惑で乗らなくなるよ!」それを聞いた娘は「雨漏りがする車もいいんじゃない?」……こんな会話が弾む、へんてこな家族です。

ただ皆さん、本当に1と3が正解なのでしょう?例えば、身体の不自由な人の道具としての車には異論はありませんが、それがあたかも免許符のような役割を果たし“よい道具”としての印象を植え付け、結果としてさらに広く社会の人々に普及していくとしたら、その先に待っているのは“人と環境にやさしい”という世の中なののでしょうか?深く考えると本当に難しい問題のように思えるのです。

さて、冒頭の天声人語に対して「春になる」と答えた答案のコピーが新聞社に送られてきたことが後日報道されていきました(天声人語2010.2.20)。娘の答案は「春になる」ほど詩的なものではありませんが、私も“取っておこう”と思いました。

そんなクルマなし子育て真最中の父親です。先

日、初めて総会に出席し地域活動連絡係をお引き受けしましたが、特に“張り切って何かをやる”というつもりはありません。気の向くままに会報に投稿しますので、読まれた方に私の連絡先をお伝えするという程度の目的です。

クルマを持っていないばかりか、携帯電話も持っていない天然記念物的教師です。パソコンでメールのやり取りはしますが、毎日メールチェックはしませんので、私への連絡は手紙か電話が確実です。

よろしくお祈いします。

(三重県津市在住)

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

富田悦哉(地域活動連絡係・継続)

世田谷・目黒あたりにお住いの会員の方々と、地域の道路を見たり、改善を考えたりできればと思っています。よろしくお祈いします。

(東京都世田谷区在住)

クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名

をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条(会費)会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員を判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

4月24日の総会の冒頭で挨拶させて頂いた内容を掲載して本号のメッセージとします。

この1年クルマのもたらす弊害は軽減されたでしょうか。歩車分離信号はどこまで設置されたでしょうか。ドライブレコーダーの設置はどこまで進んだでしょうか。東京都で始まった喘息患者の医療費救済制度が他の県に拡大したでしょうか。何か具体的な自動車からの温暖化ガス排出抑制策が決まったでしょうか。どこかで数km以上の路面電車の新設あるいは復活が決まったでしょうか。皆さんのまわりに自転車レーンが整備されたでしょうか。

皆さんは公共交通と歩きだけで暮らすことに少しでも近づけたでしょうか。私は大きく見ると否定的にならざるを得ません。

ただし個別には少しずつ進んでいることもあります。歩車分離信号は“たまに”ですが見かけるようになってきました。コミュニティバスが走るまちも増えているようです。富山で既存路面電車の路線が環状に連結され中心部がより便利なゾーンになりました。前号で紹介したように富山市はコンパクトシティに向けて総合的な施策を進めつつあります。PM2.5の環境基準が決まったことなどは大きな成果といえるでしょう。ただし測定体制の整備とクルマからの排出基準の制定はこれからです。

私はこの1年を振り返るとこの先よりいっそうクルマ社会化が進みそうで、危機感と少し孤立感を感じます。

エコカー論議が盛んになりました。ハイブリッドカーの販売が伸び、電気自動車への期待が大いに高まっています。オバマさんはグリーンニューディールとは言っても脱クルマとは言っていないようです。彼は都市構造のコンパクト化を言っているのでしょうか、私には聞こえてきません。中国・インドは現在猛烈なクルマ社会化を推し進めています。

便利な乗り物であるクルマをやめろと言うのは大変困難な雰囲気です。日本もこのままでは電気自動車時代に突入していきそうです。私たちはこれをどう捉えどう対処していったらよいでしょう。

中国でも、インドでも、日本でも、クルマ利用

を公共交通へ誘導することが必要です。しかしクルマの利用は何らかの形・規模・分野で続くでしょう。せめて規制を強力にかけて、事故を起こさないクルマ、PM2.5を排出しないクルマの生産と利用を強制すべきです。

世の中がなかなか変わらないの理由の一つは私たちがあまりに非力であり、仲間をなかなか増やせていないためでしょう。私たちは省庁交渉を行うことが出来ていません。省庁に応じさせるだけの常日頃の提案・キャンペーンが出来ていません。

ただし昨年度は民主党の無定見な暫定税率撤廃と高速道路無料化政策に反対する意見書を他の市民団体に先駆けて送付公表したことはそこそこ誇って良いことでしょう。

私たちは自身の現状を踏まえて、出来るだけ個性的な特色ある活動を、非力なだけに効率的に行うことを考えなくては行けないでしょう。

私達の会はクルマの問題全般を扱っていることが特色でしょう。これを踏まえると脱クルマの基礎的で包括的な提案を目指すべきと私は考えます。また重要だけれども他の団体がまだ提案出来ない重要問題解決策を目指すべきとも考えます。

私が世話人を引き受けて以降機会あるごとに述べさせてもらっている「クルマの外部費用課税」は前者すなわち基礎的で包括的な提案に沿うものと私は考えています。一方他の団体がまだ提案出来ない重要問題解決策としては、交通事故予防のための政策提案があると私は考えています。これまた繰り返し述べさせてもらっている「クルマの安全性能基準制定」の提案はこれに沿うものと私は考えています。

問い直す会は、会員がそれぞれの持ち場で出来ること・問題と受け止めることにそれぞれ取り組んでいく、他の会員や周りの人と連携・交流して取り組んでいく、これが基本だと思います。ただしそれはそれとして、会全体を世話する立場にある世話人としては、個別問題の中では重要で改善効果の大きい方策の提案に取り組み、また一方クルマ社会を基礎的なところから包括的に転換させる方策の提案を探っていきたくて考えています。

●4月24日(土)に問い直す会の総会が開催されました。寂しいことに総会の参加者は減少し続けています。それ以前に、そもそも会員数が漸減を続けています。会勢が衰えてきているという訳ですが、しかしこれは逆説的ながら会の活動の成果とも言えるのです。

交通事故死者数が減少し、その中でも世間の怒りを掻き立てる、飲酒運転などの犯罪性の高い事故が減りました。首都圏ではディーゼル自動車の排ガスに対策がとられ、排ガスの規制値も強化されました。

現会員中にも身近な人間が交通事故に遭ったとか、自身が大気汚染の健康被害に苦しんでいるといったことが切っ掛けで入会された方も多いかと思いますが、大気汚染の状況が改善し、交通事故の犠牲者の数が減れば、そうした出来事を運動のパワーとして入会される方も減る訳です。会は存続するためにあるのではなく、交通禍や公害を無くすことが目的であれば、その目的は次々と実現されていっていると言えます。

しかしクルマ社会については、問い直されるべき大きな問題がまだまだ残されています。

大局的な問題としては、地球温暖化の問題を忘れることは出来ません。温暖化という喫緊の課題に対して、最も対策が取り易く効果の高いことは、マイカーの利用を止めることでしょう。

国内的にはあらゆる道路建設に反対していくことが必要です。人口の減少、鉄や原油やゴムなどの資源価格の高騰を前にして、道路の需要が減少していくことは確実であるのに、道路容量を今より増やす必要があるはずはありません。道路を増やさないと、コンパクトシティを実現し、必要以上の自動車利用を増やさないと第一歩です。

これらの問題にも関係しますが、自動車の利用者は自動車の利用が可能になるために社会が負担しているコストを十分に支払っておらず、社会的公正という立場から当然の支払いを求める運動をする必要があります。自動車利用を優先する政策が、社会に対してトータルでどれだけの負荷を課し、非効率を生んでいるかを明らかにしなくてはなりません。

こうした問題に当会は取り組んでいかななくてはなりませんが、これからの道は、これまでの道より厳しいものであることを覚悟する必要があります。

それは交通事故が最大のテーマだったときは、交通事故を減少させるという目標に反対する国民はおらず、悲惨な事故を目にして国民の怒りは燃え上がりました。汚染された大気質を改善すること自体は皆が望むことでしょう。

しかし、マイカーの利用を自粛させたり、道路建設に反対していくことや、社会的費用を発生者に負担させるという課題は、まだまだ抵抗する勢力が大きく、運動には力を要するのに味方は少ないというのが実情です。より困難な状況での闘いが待ち受けていることを知っておかなくてはなりません。

無論、交通事故、大気汚染の問題もまだまだ本当の解決には遠い重要案件であり、会の活動の柱です。

またそれらとは別に、もっとポジティブな、例えば高齢者にも渡り易い「バリアフリー道路」といった切り口から、新たにクルマ社会の問題に取り組んでいけないものかと思います。鉄道駅のバリアフリーには多額の公費が投ぜられていますが、道路についても同水準のバリアフリー化が追求されて然るべきでしょう。単に事故が無いだけでない、歩き易い道、自転車でも走り易い道といった「道路の質quality of roads」という、より高い目標を掲げていきたいものと思います。

最後になりますが、今年度も後藤さんとともに事務局担当の世話人として務めさせていただきますので、会員の皆様よろしくお願い致します。

(清水真哉)

●今年も清水さんとともに、事務局を担当します。よろしく申し上げます。今年も、抱負を書きたいと思います。

今年は、母親と住むため、秋に故郷の宮城に帰る予定で、事務局としては最後の年になると思います。そこで、有終の美?を飾れるよう、事務局の仕事をきっちり行うようにしたい、と思います。

まず、パンフレット等を送ってほしいという要望には、引き続き、できるだけ速やかに対応したいと思います。また、会報とともに、事務局から、というチラシを入れており、その中に会員に参考にしてもらおうとイベントの情報を記載しているのですが、会員により参考にしてもらえる情報を記載するべく、どれだけできるかわかりませんが頑張りたいと考えています。(後藤 昇)

会計より 青木 勝

2010年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上に「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。

2010年4月1日から2010年4月28日までの会費・寄付納入者・団体は32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、(別紙名簿)青木までご連絡ください。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

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

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に出された道路の危険個所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

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い。

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

お分けします

ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

※当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』一定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。まとめ買いの場合にご利用ください。

※会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号～59号)一冊100円でお分けします(送料は別)。会の15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)、冊子「子どもにやさしい道がコミュニティを育てる」(今井博之著・59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くださる方には、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60号送付時に同封した名簿参照)まで。

案内板

■東京ミーティング ご案内～東京ミーティングにご参加ください～ 7/24(土)、8/28(土)、9/25(土)

時間 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。

問い合わせ 杉田正明090-6931-6051

■「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9月下旬

●原稿締め切り：7月30日(締め切り厳守をお願いします)

●送付先：足立礼子(会報60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)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あり
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