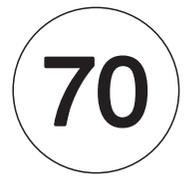


クルマ社会 を問い直す

http://red.zero.jp/toinaosu/
e-mail:toinaosu@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：〒270-0015
千葉県松戸市小金上総町21-24
杉田正明
Tel & Fax 047-343-6814
編集：林裕之・足立礼子・杉田正明
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円 複数口歓迎



2012年12月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



このような簡易な構造の立体駐車装置を見かけることがあります。大きな地震が起きた場合、車両が落下する可能性は小さくないと思います。安全面から規制が必要と思いますが、まずは自衛するしかないでしょう。近づくべからず。(撮影 清水真哉)

★表紙用の写真を募集しています★

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

目次

- 講演会報告 小林成基さん講演会
「自転車本格活用推進のために 自転車はどこをどう走るのか」報告(清水真哉) 2
- 学習会 バス運転手の教習と訓練について(稲見正博) 4
2012年国内LRT情報(藤村建一郎) 5
- 調査研究 乗り合いバス運転者の労働・勤務中に亡くなったある運転者の働き方から(川村雅則) 8
- 地域の団体の活動 北海道公安委員会に要望書を再提出～社会実験「指導帯」試走(秋山真澄) 12
- 投稿 自転車はどこを走行するのか?(三田直水) 17
日本最大のコミバス実質全廃の暴挙(小松敏郎) 18
会報68号の「会」に違和感あり(木村孝子) 20
オスプレイと民生用のクルマの「安全性」(小林和彦) 22
仙台のカーフリーデーについて(後藤昇) 22
原発と自動車の比較可能性について(木村護郎クリストフ) 23
4コママンガ「テキは、どこだ」(鈴木幸司) 25
- 会員の活動記事の紹介 渡辺進さん「自転車ですいすい走れる環境をめざして」 26
- おすすめ書籍の紹介 『経済成長神話の終わり 減成長と日本の希望』 28
- メッセージほか 代表より.....29/事務局より.....29/会計よりほか.....31/案内板、原稿募集案内.....32

小林成基さん講演会「自転車本格活用推進のために 自転車はどこをどう走るか」報告

2012年4月21日、問い直す会総会后、恒例の講演会で、NPO法人自転車活用推進研究会理事長兼事務局長である小林成基さんに、ご講演いただきました。

2006年5月20日の第12回総会後の企画でご登場願ってから6年振りとなります。前回は三名の方が登壇されたうちのお一人であり、聞き足りない恨みが残ったため、今回は質疑応答含めてたっぷり二時間半にわたりお話を伺いました。

当会会員でもある小林さんは、懇親会にもご参加くださり、熱い議論を続けられるとともに、参加者との親睦を深められました。

*この記録は、当日の講演とその後の質疑応答を、録音を元に起こしたものです。講演はパワーポイントを使って行われ、録画ではなく録音なので、この文章の構成者である私はパワーポイントを見ることなく、音だけから再現しようとしているため内容の理解には限界があります。またこの記録について発言者に、その内容の確認もしていません。一参加者が半年後に録音を元に再現してみた私的な記録としてお読み下さるようお願い致します。

* * *

「自転車活用推進研究会は13年前にできた。社会の成り立ちが変わることによって、自転車を使う環境が変わるという信念を持った。自転車好きもいれば、自転車に乗らない人もいる。正田智、片山右京、鶴見辰吾、勝間和代、なぎら健壺なども参加している。色々な切り口で取り組んでいる。」

「自転車がどうなるかを考え、文句を言い続けてきた。最初は誰も相手にしてくれなかったが、最近時代が追い付いてきた。テレビや新聞にも出るようになった。」

「自転車は1817年ころ形になった。ドライジー

ネという木製の自転車。1919年にパリで特許が取られた。最初は蹴って動かしただが、後にペダルを付けた。」

「国勢調査によると、東京都区内で自転車で通勤する人が増えている。家から目的地まで直接自転車で行く直接通勤者が全国では減っているが、東京23区では増えている。政治家や偉い役人はこうした変化に気付いていない。企業は敏感に分かっている。銀座三越は駐輪場を増やした。役所も現場は気付き始めている。」

「日本では万博の頃、自転車の歩道通行を認めた。これは評価が分かれる。自転車を歩道に逃がしたから日本で自転車が生き残ったのではない。外国では車道があまりに危険だから、自転車が消滅しかかってしまったところもある。」

「歩道で自転車は走ってはいけない。徐行する。徐行とは、参議院での答弁によれば、時速4kmから5kmのことである。ところが、警察庁が筑波大学に調べてもらったところ、ふらつらずに徐行できる速度は時速7.5kmが限界とのことである。」

「ドイツでは、8歳未満は歩道を通らなくてはならない。10歳未満は歩道を通ってもよい。」

「イギリスでは誰でも自転車の歩道走行は禁止されている。」

「自転車道を整備しようにも日本にはもう金はない。日本の国土の上の全ての建造物を合わせると400兆円の試算になる。それを50年ですべてリニューアルするには2%ずつ更新していかななくてはならず、毎年、最低8兆円ないと更新できない。実質は9兆円を超えている。金が足りなかったら切り捨てるしかない。福島はどうしても復興できない。神戸のように富が集約すると



小林成基さん

ころでは更新できた。新潟地震の頃は日本にはまだ金があった。

必然的にコンパクト化していくしかない。僻地に一人で住むのは贅沢。人が居るところに移ってもらわなくてはならない。埼玉などでも、いままですでに路線バスがなくなりつつある。仕方がないから車で動こうとする。しかし高齢化が進行し、逆走や、アクセルとブレーキの踏み間違い事故が増えている。80歳になっても車に乗って動かななくてはならない環境が問題。団塊の世代が65歳を越える。」

「高齢者の少ない人が自転車に乗り換えている。電動車椅子が増えている。しかし歩道はがたがたでどこを走るのであろうか。」

「中国、韓国も高齢化している。韓国の李大統領は、2012年までに自転車道を整備することを公約した。韓国では、インチョンからプサンまで600kmの自転車道が今年完成した。韓国には自転車に乗れない人が多い。日本でいうと沖縄風。韓国では自転車は低所得者の乗り物とされているので、李大統領は、自ら自転車に乗って見せて、自転車のイメージを変えようとした。また演説をし、自動車以外の交通手段を用意しなくてはならないと訴えた。」

「日本の電動アシスト自転車は時速24kmで制限している。歩道を走らせるため。歩道は徐行であるからこれはおかしい。電動アシスト自転車の歩道走行は、原理的に違反である。中国製の電動バイクには、ペダルが付いた自転車タイプのものであり、電池が切れるとペダルをこいで帰ってこられる。車道を走らせる代わりに速度制限を緩めて中国製を輸入するのがいい。」

「日本は高齢化後の準備を考えずにアメリカ型のクルマ社会を作ってしまった。ヨーロッパ型にしなくてはならなかった。韓国や中国はこの間違いに気付き始めた。」

「もう新しい油田は発見されていない。アメリカでもガソリンの価格は上がっている。中東産の原油は115ドル。カリブ海で掘っている。最初の一バレルを掘るのに50ドル掛かる。100ドルで売らないと割に合わない。」

「アメリカではカトリーナ台風のとき、ガロン2ドルでは人々は逃げられなかった。公共交通

はなく、ガソリンは高く買えない。アメリカの貧しい人たちはガソリンが買えないので仕事に行けない。」

「ヨーロッパの庶民は家計防衛作戦を始めた。」

「オランダには前輪駆動の自転車がある。自転車を歩行者の一種とみなすのではなく、自動車の代替品として扱っている。」

「青函トンネルを通過して自転車で北海道に行きたい。」

「ロンドン市内は時速30kmが徹底されている。」

「イギリスには、サイクル・スーパー・ハイウェイなるものがある。パークレイ銀行がスポンサーとなり、パークレイ自転車道とも呼ばれる。しかし、スーパー・ハイウェイと名前は物々しいが、実態は大したことはない。」

「ロンドンではすごい勢いで自転車通勤者が増えている。2003年には渋滞税が導入された。また地下鉄テロがあった。その影響で自転車に乗り換えた人たちが地下鉄に戻らなかった。」

「東日本の震災の津波の後にはがれきのためバンクが多かった。」

「ロンドンオリンピックにおいて、自転車の街が印象付けられるであろう。」

「自転車用の信号。自転車が先にスタートすると自動車の運転手が自転車の存在を認識する。」

「パリの自転車道は600キロに延びた。」

「ドイツでは、視覚障害者が車道に出てくると車が止まる。日本は点字ブロックや柵を作るが、車は止まらない。歩行者が出てこないように、車が安心してアクセルを踏めるように柵を作る。」

「日本は法律で罰金を決めているが、ドイツは法律に条例で決めるように書いてある。」

「生活圏道路では、30km制限の必要性がある。」

「国会議員は道路交通について何も勉強していない。」

「コペンハーゲンでは雪が降ると、まず歩道を除雪し、次は自転車道を除雪する。」

「高齢者のために前二輪の三輪車を作れ。後ろ二輪は使い難い。」

「警察官に車道走行を徹底させることが重要。警察官が車道を走れば駐車車両の危険性に自分たちで気付くはずである。」

バス運転手の教習と訓練について

(当会の東京ミーティングで話していただいた内容の一部を原稿にいただきました／会報係)

7月28日(土)、東京ミーティングにて「バス運転士とは?」と題しまして、職業運転士の訓練、教習についてお話をさせて頂いたことを記してみます。

既に、高橋様より69号にて、「死角」「構造」「速さ」についての丁寧な説明がありましたので、それ以外のことについて、説明を致します。

○バス運転士の教習とは?

バス運転士が他の職業ドライバーと違う点は、「乗客(人命)を乗せていること」「一度に50人もの大量の人員を輸送すること」です。

人間を乗せることは、「人命を預かっている」ことであり、「ひとつ間違えると大惨事になる」ことで、他の職業ドライバーと大きく異なる点です。

命を預かる、ということは、どんな間違いも許されないことなので、「いかにヒューマン・エラーを無くすか」ということに重点を置きます。

最初に、技術的な面の教習の説明です。

大型車を運転するとき大切なことは、まず、「道路全体を一つのもの」として捉えます。その中で車線、という捉え方をします。そして、それから、スムーズに走行出来る位置取りをする、という考え方です。

運転操作については、「安全に」「快適に」「迅速に」を目指し、ショックを出さないよう、柔らかく、スマートな操作が出来るよう、練習をしていきます。

次に、とても重要な点は、「視点の取り方」です。車を安全に、スムーズに運行させるための一番大切なことは、「遠くのを、いかに素早く情報を捉えられるか」です。常に、数百メートル先の状況を把握できるかが、危険回避、防衛運転に大切なことです。と同時に、近くの物を捉える、という動作をします。このような視

点の取り方で、最も大切なことは、「視野で見る」ことです。運転中は、「一点凝視をしない」ことが重要で、一点凝視をしてしまうと、他の部分が見えなくなってしまう為、見えるもの全体を「視野で捉える」訓練を徹底的に行います。

バスの場合、運転席は、車体の一番前にあり、その後ろ、つまり最後部までは12メートルあります。そのため、運転中は、ほとんど、12メートル後ろを見ながら走るようになります。この部分が乗用車と決定的に違う部分です。車体が長く、ホイールベース(車軸間距離)が長いと内輪差(ハンドルを切って前に進んだときの前輪の通る所と後輪の通る所の差)が大きくなるので、ハンドルを少し切っても、相当に車体が動くので、後ろを見ながら走らなければなりません。比率的には、前3、後ろ7の比率です。

ですから、視野で物を捉えることができないと、「ほとんど死角の状態で運転をする」ということになり、到底運転することはできなくなります。

バスは、ほとんどが死角の中で運転している状態なので、前後左右を常に同時に捉えながら運転する技術がないと、到底、安全に運転することは不可能です。それほど、大型車の運転は、常に張りつめた状態での運行になります。

次に、精神的な面についてです。

乗客を安全に輸送するためには、以上の操作をしながら、どんな状況になっても冷静でいなければ大惨事に直結しますので、何事にも動じない精神力を身に付けなければなりません。従って、教習の際、運行中に、隣で、教官が精神的にどんどん追い詰めていく状況を作り出し、それに耐えられるか?という教習をしていきます。

この教習に耐えられないと、とっさの危険回避や、ゆとりのある運行はできないので、人命をまかせることはできません。

と、以上のような教習を、一日8時間みっちり教習し、一か月~三か月位の期間行い、ある程度のめどがいたら、乗務が出来るか、独

車試験という、見極めの試験を行い、合格したら、二週間の期間、二人乗務で運行をして、独立立ちます。

試験に落ちると、出来なかった点をみっちり再教習をして、再試験をします。

このように、しっかりとしたバス会社は、かなり厳しい教習を行っています。にもかかわらず、不幸にも、事故が起きてしまうことは、多々あります。と、いうことは、一般にクルマを運転している人々は、更に事故を起こす危険性が

ありますし、ひとつ間違えれば人命を奪ってしまうという自覚もなしに、クルマを運転しています。

職業ドライバー、一般ドライバーに限らず、全てのドライバーが、「こんな危険なものを道路で転がしてはいけない」という自覚のもとに、慎重で、人に優しい運転をしてくれることを願ってやみません。

(東京都三鷹市在住)

■ 学習会 ■

2012年 国内LRT情報

藤村建一郎
(都電網研究会)

(当会の東京ミーティングで話していただいた内容の一部を原稿にいただきました/会報係)

トラム/LRT(次世代型路面電車システム)は、日本でなぜできないのか——。これまで全国約70もの都市が、トラム/LRTについて何らかの構想を持っているものの、その整備に必要な法的枠組み整備の遅れや、地方議会での「短期に事業収益を確保したい」という本来インフラ整備には馴染まない議論の傾向などから、近年、しびれをきらし熱意を失ってしまう自治体や推進団体が見受けられるようになりました。

しかし、工期が比較的短く都市計画・まちづくりとの連動で費用対効果が高いトラム/LRTの利点は、依然として失われたわけではありません。それどころか、人口減少・少子高齢化社会への対応や大気汚染、省エネの問題など、トラム/LRTがその解決に大きく貢献できる分野は数多く、日本においても時代の要請は、ますます大きくなってきているといえます。

また、そうした見方を裏付けるかのように、こと2012年に入って、LRTもしくはBRT(バス高速輸送システム)敷設を含めた「交通まちづくり」の行政レベルでの構想発表が相次いでいるのです。これらの都市のなかでは、過去にいったんは頓挫したものの、再び構想の具体化に取り組んだケースも少なくありません。

情報源に限りがあり、全ての動きを記すことができないのですが、問い直す会の皆さんへの話題提供として、今年に入りトラム/LRTについて、目立ったニュースのあった都市をいくつか、この稿でとりあげてみることにしましょう。(情報は2012年10月末までのものです)

【札幌市】

一時は全区間廃止も検討された札幌市電ですが、2012年2月に既存の路線を延伸・環状線化し、乗客の利便性を高める計画が、札幌市より発表されました。新設区間ではサイド・リザベーション方式を採用(※)、その他にも、新型の超低床式車両の導入、電停のバリアフリー化、古くなった軌道のリニューアルなどが計画されており、将来のLRT化を見据えた内容になっています。

(※)軌道敷が道路の歩道側に寄った形で走り、バスのように歩道上に設けた停留場から乗り降りする方式。

【宇都宮市】

かねてからのLRT構想が反対に遭い、市民理解も進まずいったんは頓挫したかに見えた宇都宮市ですが、現在でもLRTをはじめとした公共交通網の拡充を目指していることには、変わりありません。「クルマ社会の宇都宮市に公共交通網は必要なのか、それとも必要ないのか」とい

った根本的な問いかけからスタートした、出張市民説明会「オープンハウス」は、2011年の第1弾に引き続き、今年は6月から第2弾が実施され、地元紙で報道もされました。また、8月末には「交通まちづくり市民フォーラム」を開催、LRTのほか、バス路線の増便・新設やデマンドタクシー導入も含めた構想の市民説明に、力を注いでいます。さらにこの11月には市長選があり、2期続いた現職の市長が、初めてLRT導入を公約に掲げることとなりました。

【東京都中央区】

東京都中央区では、LRTを敷設するという発想自体は90年代からあったのですが、具体化せず立ち消えの形になっていました。それが、晴海地区での大規模再開発による人口増加を背景に、区の2011年度予算案に「次世代型路面電車整備調査費」を計上したことで、新聞やTVなどメディアで大々的に取り上げられることとなりました。

2012年に入っては、区の「基幹的交通システム」として、まずBRTでスタートし、物流などの道路利用での整合性をとった上で、その路線をLRT化する段取りで考えられており、その検討プロセスが、区のウェブサイトでも公表されています。想定ルートは銀座四丁目交差点～晴海とも報道されましたが、BRTにしても具体のルートはまだ定まっておらず、築地市場移転や東京へのオリンピック/パラリンピック誘致も絡み、都市計画のアウトライン作りから進めていくといった状況のようです。

【福井県・福井市】

福井県・福井市では、福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線の相互乗り入れの準備を進めており、これに対応した、長さ30m、幅2.65mと国内最大級の超低床車が、2013年3月の導入に向け目下製造中とのことです。この車両のカラーリングについて、6つのデザイン案から1つを選ぶ県民投票が9月に行われ、10月にオレンジ+シルバーの配色に決定したことが発表されました。

【京都市】

京都市は、2010年4月のことでしたが、市の財政難などからLRT実現の見通しが立たないとして、推進市民団体が解散したとの報道があったのが、記憶に新しいところです。ただ、ちょうどその直前(2010年1月)には、市でクルマ中心社会からの転換を図るべく『「歩くまち・京都」総合交通戦略』が策定されてもおり、その未来イメージとしてLRT(とBRT)にも言及がなされていました。

そうしたなかで、LRT導入に向け、市が、学識経験者・専門家を交えた研究会を発足させ、2015年度中に計画策定へと、この6月に報道がありました。その後の経過は報じられていませんが、市では年間の入浴観光客数5千万人を維持していくとしており、その目標に向けても、先の報道は重要なポイントであることは間違いありません。

【大阪府・大阪市・堺市】

「大阪唯一のチン電」大阪市南部と堺市を結ぶ阪堺電車にまつわるニュースが、今年に入って賑やかさを増しています。一時は廃止のアナウンスのあった堺市内区間で、阪堺電車初の超低床車導入が、来年度(2013年秋)になされることになっています。前述の福井より一足早く、こちらでもカラーリングと愛称の選定を公募(募集は地域によらない)で行っています。

また、大阪府市統合本部で検討が進められている「グランドデザイン・大阪」では、御堂筋など公共空間の緑化とともに、阪堺電車に接続するかたちでLRT敷設も構想されています。想定ルート案は2月時点の天王寺～難波から、パブリックコメントで同構想の好評を経て、6月時点で御堂筋経由～梅田～新大阪まで延伸と、これまでの国内のLRT構想としては、実に気宇壮大と言えるものになっています。この動きも、存廃についてのアナウンスもあった阪堺電車を、改めて公共財として支えていくものになるかどうか、引き続き注視されるところです。

【広島市・廿日市市】

交通事業者が中心となった取り組みです。路

線の本格LRT化をめざす広島電鉄では、車両や軌道などのハード面だけでなく、ソフト面からのアプローチとして、一部の車両で「全扉乗降試験」をこの2月～3月に行いました。「全扉乗降方式」とは、従来「信用乗車方式」として知られていた制度を、よりスマートに呼び変えたものと言え、交通ICカードを持ってさえいれば、通常の鉄道のようにどのドアからも自由に乗り降りできるという、実に利用者本位のシステムとなっています。広島電鉄では、この制度を2022年までに全線に導入する方針とのことです。日本でも富山ライトレール(現状では朝ラッシュ時のみ実施)や広島電鉄の取り組みを契機に、この方式が普及・定着すると良いですね。

さらに、市内線と宮島線が2014年度より均一運賃制度となる計画であることが、この8月に報じられました。内容を見ると、短距離の利用者にとっては若干値上げとなりますが、ある程度の距離を乗る利用者にとっては、以前より値下げとなります(路線バスと路面電車の路線重複区間で、これまで路線バスの方が値下げをし、路面電車と同額だったのが、今度は路面電車が30円高くなります。そのような経緯から、路線バスも追随し30円値上げするのではという観測があります)。また、頻繁に広島電鉄を利用しない層には、運賃がわかりやすくなることで、利用の動機付けになるかもしれません。

[鹿児島市]

路線の芝生軌道化を進め、まちの景観向上や

夏場の路面温度抑制に大きな効果を与えている鹿児島市電からは、この2月に、ウォーターフロント地区で新路線の検討着手との報道がありました。また、2012年は市電開業100周年にあたり、記念事業として、新たにシティガイドが同乗するレトロ風デザインの観光電車を走らせるとのこと(2012年12月から運行開始の予定)。従来から超低床車は走っていましたが、今回の観光電車は床の高い従来型の車両を改装したものになっており、愛称も公募で「かごでん」と決定しています。日本最南端のトラムである鹿児島市電も、ますます頑張っています。

以上、全国の状況を北から南へ、駆け足で見えてまいりました。リサーチが不十分で、抜けも間違いもあると思います。会員の皆さんにおかれましては、お気づきの点があればお寄せいただくと助かります。これでひとまず、今回の話題提供を終えたいと思います。

参考：札幌市交通局、毎日新聞(地方版)、MSN産経ニュース(地方版)、東京都中央区、福井新聞、京都新聞、京都市、阪堺電気軌道、読売新聞、大阪府、大阪市、堺市、広島電鉄、中国新聞、広島市、南日本新聞、鹿児島市交通局、国土交通省道路局の各ウェブサイト

(東京都練馬区在住)



(会員K・Tさんの絵)

乗合バス運転者の労働 ——勤務中に亡くなったある運転者の働き方から

◆はじめに

本稿では、勤務中に大動脈瘤解離による心タンポナーデを発症して亡くなった(死体検案書より)ある乗合バス運転者(以下、被災者)の生前の働き方をみていく¹。

過労死(脳血管疾患及び虚血性心疾患等)の発生件数が最多職種である²(厚生労働省資料)ことに象徴されるとおり、職業運転者の働き方は厳しい。車両運行中、運転者の健康が原因で事故を起こしたり車両を停止するなどした件数(図表1、国土交通省資料)でも、その数は年々増加し、高止まりであることが確認される。

彼ら職業運転者はどんな働き方をしているのか。

そこで、上記被災者の働き方を通じて、バス運転者の「日常」をみていこうと思う。関越道の高速ツアーバス事故もあって、貸切バスに注目が集まっているが、私たちがふだん利用する乗合バスの運転者の働き方もまた厳しいことがわかれると思う(ちなみに、被災者が働いていたのは、労務管理が「整備」されていると思われる全国でも大手のバス事業者であり、なおかつ、そもそも乗合バスの勤務は基本的に従業員間でローテーションされるので、本稿でみる被災者の働き方は特殊なものではないと思われる)。

◆被災者の働き方

被災者の被災前(亡くなる前)6ヶ月間の勤務時間を分析した。ただしここでの時間は、実際の時間ではなくあくまでも勤務表にもとづくものである。

まず、被災前の6ヶ月間の勤務状況は図表2のとおりで、180日のうち勤務日は126日だ。総拘束時間は1460時間に及ぶ(単純計算で1日10時間以上の拘束時間だ)。

ちなみに同図表中の「中間解放」時間とは、乗務と乗務のあいだに発生する相対的に長いアキ時間で、拘束時間からはのぞかれている。労災の認定に際しても、これは拘束時間に含めるべきものではないことが労基署側から強調された。

だが、運転者が「解放」されるとはいえ、実際には次の乗務が設けられているのであって、運転者の生活時間にも影響を与えるのは容易に予測されることだ(例えば同じ「9時間拘束」の勤務でも、「5時から14時まで」と、「5時から9時までと15時から20時まで(9時から15時までは中間解放)」では異なる影響が発生するだろう)。

よって本稿では、中間解放も拘束時間に含めている(なお、夜遅い時間帯あるいは逆に朝早い時間帯の勤務のために、被災者が働いていた事業者では仮眠宿泊所も用意されており、被災者も同宿泊所を使って働いていた)。

・長い拘束時間

さて、第一の特徴は(図表2からすでに予想されることだが)長い拘束時間だ(図表3)。

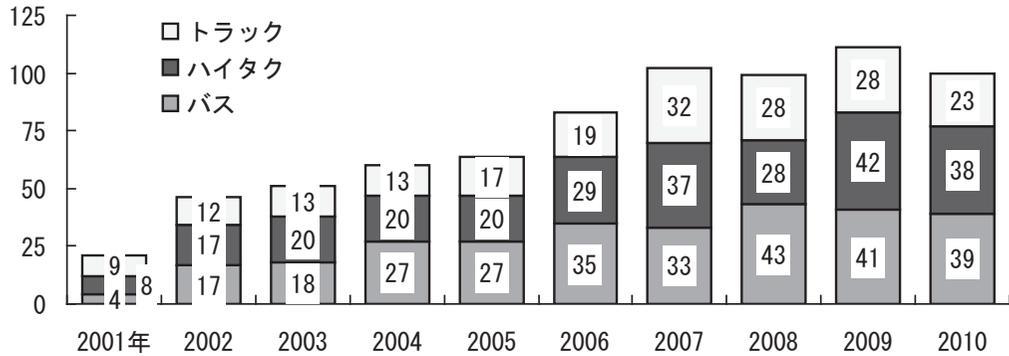
中間解放も含めているからとはいえ、13時間を超える勤務が全体の45.2%を占めている。この13時間とは、運転者の労働条件の改善を図るため策定された(その割には水準が低いことが問題なのだが)「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」告示で設定された、1日の拘束時間の

1 詳細は「バス運転者の労働と健康」『北海学園大学開発論集』第90号、2012年9月。なお被災者の死は過労死ではないかと遺族は労災申請を行ったが、認められなかった。労災申請の関係で、乗合バス運転者や被災者の働き方に関する意見書の作成を私は2007年に求められ、「勤務表」にもとづく勤務時間の分析を行った。そのときの作業結果をもとに今回の短文を書いた。

2 厚生労働省「2011年度 脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況」によれば、請求件数898件のうち「自動車運転従事者」は166件である(支給決定件数はそれぞれ310件、85件)。
<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r9852000002coxc.html>

図表1 「健康起因」による「重大事故」の発生件数の推移

単位：件



注：2002年に健康起因事故が急増したのは、報告規則の改正（運行中止事例も届出対象としたこと）による。

出所：国交省自動車交通局「自動車運送事業用自動車事故統計年報 2000年」2012年2月より作成。

図表2 被災前6ヶ月間の、月別にみた休日数、勤務日数及び総拘束時間

単位：日

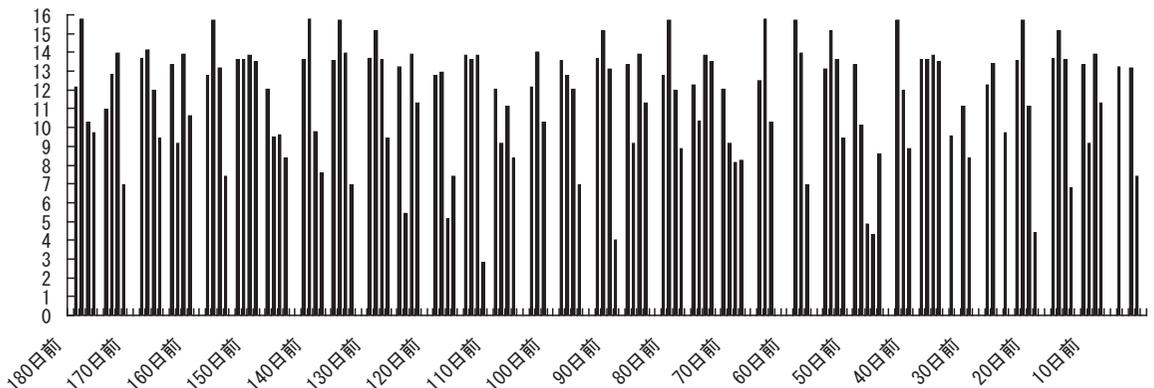
	全体	被災前の時期					
		被災前1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	4ヶ月目	5ヶ月目	6ヶ月目
	180	30	30	30	30	30	30
休日数	54	11	9	9	9	8	8
勤務日数	126	19	21	21	21	22	22
うち中間解放があった勤務	25	3	5	3	5	4	5
総拘束時間（単位：時間）	1460.5	219.5	241.1	240.5	234.1	259.9	265.4
“総拘束時間”（単位：時間）	1340.8	203.9	217.7	224.0	215.0	238.3	241.9

注1：被災前の180日間を均等に30日ずつわけて、順に1ヶ月目から6ヶ月目までとした。

注2：“総拘束時間”は、中間解放分を除いたもの。

図表3 勤務別にみた拘束時間の推移

単位：時間



(原則の)上限値である。

労働時間もさることながら、こうした拘束時間の長さも、運転者の負担や生活時間への影響を考える上で本来は十分に検証されるべきだと考える。

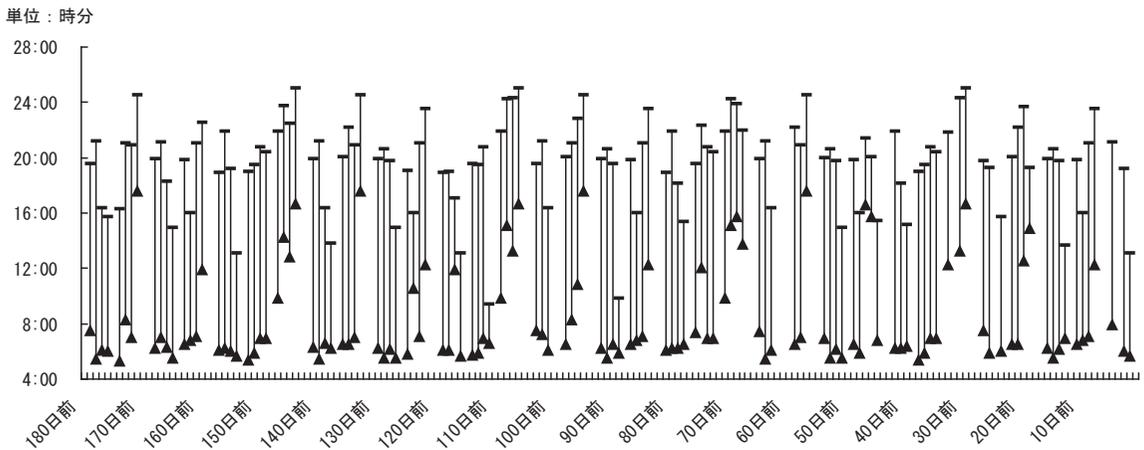
・不規則な勤務、早い始業時刻と遅い終業時刻

第二の特徴は、図表4で一目瞭然のとおり、不規則な勤務だ。あわせて、早い始業時刻の勤務と遅い終業時刻の勤務が多いことも特徴だ(図表5)。こうした働き方は、休養・睡眠時間の確保

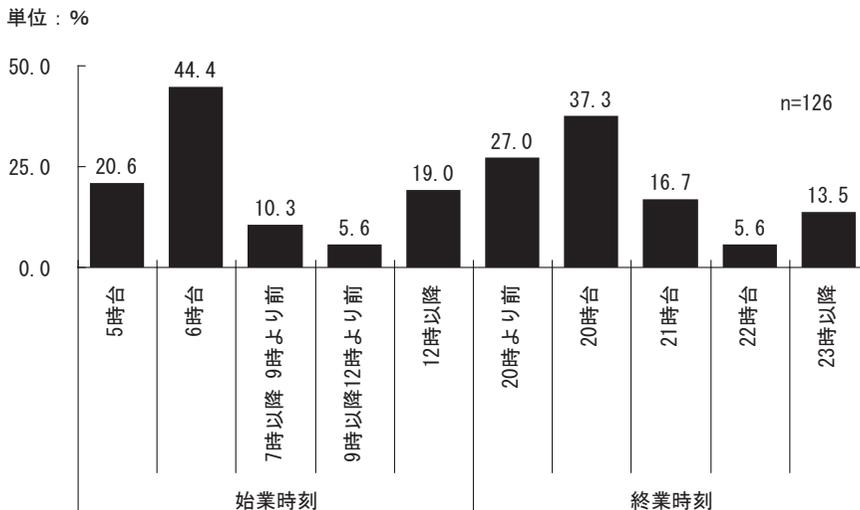
を困難にすると思われる。

しかしながらこうした勤務の不規則性(から生じる問題)については、労災判断の際には十分に考慮されなかった。裁判所に提出された資料にはこう書かれていた。「不規則な勤務か否かについて、予定された勤務スケジュールの変更の頻度・程度、事前の通知状況、予測の度合、業務内容の変更の程度等の観点から検討し、評価すべきである。被災者は〔略〕予め生活リズムを組み立てられたものであったことから、不規則な勤務であったとまではいえない」。

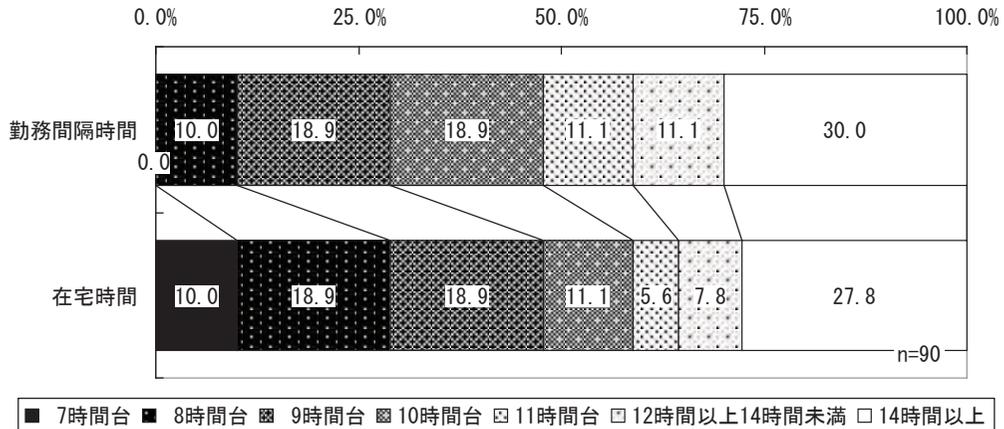
図表4 勤務日別にみた始業・終業時刻及び拘束時間



図表5 始業時刻及び終業時刻の分布



図表6 勤務間隔時間及び在宅時間の分布



注1：勤務間隔時間とは、終業時刻から翌始業時刻までの時間。但し、休日をはさむ場合は除く。

注2：在宅時間は、勤務間隔時間から往復の通勤時間（1時間）を引いた結果。

予め（あらかじめ）わかっていたからといって対応・調整が可能な勤務だといえるだろうか。

・短い勤務間隔時間及び在宅時間

第三に、休養の機会として本来しっかり確保されるべき「勤務間隔時間」（終業時刻から次の勤務の始業時刻までの時間）の短さだ（図表6）。

ここでは、休日をあいだにはさんだ場合は分析の対象としていないが（つまり、勤務が連続した場合だけが対象だが）、10時間に満たないケースが28.9%、さらに12時間に満たないケースが全体の6割（58.9%）に及ぶ。10時間というのは、例えば、22時に勤務を終え、翌日の8時には勤務が組まれているというイメージだ。

ちなみに、通勤時間（被災者の場合、往復1時間）を除いて計算したのが同図表の下段の「在宅時間」だ。とうぜん「勤務間隔時間」よりも、よりいっそう短い時間に集中し、10時間未満だけで47.8%を占める。

◆まとめに代えて

以上のとおり、ある被災者の働き方を通じて、バス運転者の「日常」を間接的に考えてきた。

被災者の死は、労災としては認定されなかった。換言すればこうした働き方は、死に至るほどの（脳・心臓疾患の発症に影響を及ぼすほどの）

過重な労働負担とは評価されなかったことになる。ありふれた働き方とみなされた、といったら言い過ぎになるだろうか。

公共交通の軽視とは、そこで働く人びとの働き方もまた軽視されることを意味するのだと痛感する。

（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・38号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号—規制緩和とトラック運送業
- ・40号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態(Ⅱ)
- ・42号—バス運転手の実態—勤務と睡眠に焦点を当てて—
- ・43号—軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号—職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号—規制緩和と貸切バス業界(上)
- ・47号—規制緩和と貸切バス業界(中)
- ・48号—規制緩和と貸切バス業界(下)
- ・49号—規制緩和とトラック運送業(Ⅱ)
- ・50号—ツアーバスの安全を考える
- ・51号—貧困という問題をめぐって
- ・53号—タクシー産業の確かな再生を
- ・54号—規制緩和とトラック運送業(Ⅲ)
- ・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
- ・60号—非正規バス労働者の実態—非正規労働者調査から
- ・68号—関越道ツアーバス事故をうけて

北海道公安委員会に要望書を再提出 ～社会実験「指導帯」試走

秋山真澄(道はだれのもの?札幌21・運営委員)

北海道公安委員会からの回答内容に納得できなかったため、道はだれのもの?札幌21は再び要望書を提出しました(資料1 & 別紙の解説図と写真)。これに対し、8月23日付で回答書(資料

2)が届けられました。短い文章ではありましたが、「自転車専用の前方停止線について、……検討しているところ」とあり、文字通り“検討中”なら、大いに進展を期待したいものです。

(資料1)

北海道公安委員会委員長 佐々木 亮子 様

要望書の再提出

平成24年7月17日

道はだれのもの?札幌21

代表 大場 邦夫

札幌市西区福井3丁目5-1

(担当者 藤田幸右 0133-74-6567)

先に貴職にたいし歩行者、自転車、自動車の三者の交通安全を願い自転車走行帯への「一時停止線」の設置を要請しておりました。5/1付け、コピーを同封いたします。

貴職からの回答(道公委第58号)は6月7日に郵送でいただきましたが、私たちとしては納得しがたいものでありました。内容は、私たちの要望に触れる事もなく通り一遍のものでした。事情聴取も聞き取りもなく、現地立会いを求められる事ありませんでした。再検討をして頂きたくここに再度お願いする次第です。

再提出についての理由

1

かねて北海道警察本部には同じ内容を要望していて「車両の停止線設置については北海道公安委員会の専決事項ですから」と言われつづけてまいりました。当の公安委員会の回答がこのように終始「道警ではこう言っています…」というものであれば、北海道公安委員会の存在意義はどこにあるのか?と問いたいという思いがさきにたちます。

2

道警から公安委員会にあげた内容とは(同時に私どもへの回答でもあるようですが)、法

令の定める所によって自動車は停止線に従って停止することになり自転車は横断歩道の直前で停止することになる、と説いております。

a、北海道警察ならびに公安委員会が私たちに回答したこの解釈は明らかに車道における車両一時停止のダブルスタンダードであり、車両交通を大きく混乱させるものであります。また、この解釈は明らかに法令違反の疑いがあります。この法令解釈は主観的で間違っているように思います。自転車にかぎらず一般の交通事故ゼロへの悲願のために北海道警察ならびに公安委員会のこの二律解釈はなんらかの統一解決をしなければならないと思います。

b、しかし、今回私どもが要望したのは、そのような法令解釈、法令に合致しない場合の公安委員会の解釈や解説を求めるものではありません。今回私どもが問題にして公安委員会に強く要望した事は、冒頭述べました、自転車の左折時のクルマによる巻き込み事故の回避、ならびに自転車、クルマの左折・直進のスムーズな相互注意走行のアイデアでありました。そのための自転車用の「一時停止線」の設置でありました。要望書を見てもらえれば明らかです。

これが私たちが要望書を再提出する理由です。よろしくお取り計らい下さい。

3

なお、貴委員会に再検討をお願いするにあたり、既提出「要望書」の中央区南大通西4丁目の路肩に加えて、次の別紙2ページの通り西区福井の路肩の広い交差点への「自転車用一時停止線」の設置を新たに要望いたします。趣旨は同じでございます。貴委員会で検討するに際しては必ず両交差点の実地見分の労を執った上で結論を出していただけるように重ねて要望いたします。

4

再検討のご回答あるいは取り扱いについてご返事を7月25日(水)までをお願いしたいと思います。

以上

(別紙)

先日まで回答いただいた中で、

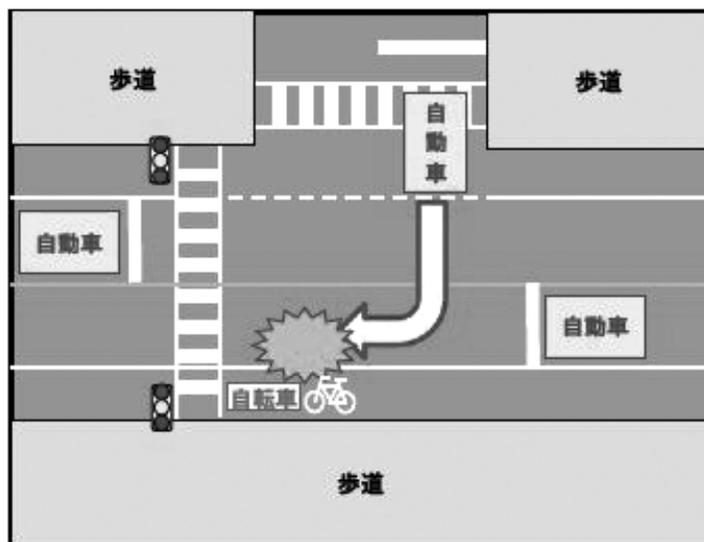
外側線内を走行する自転車は停止線の前方である横断歩道の直前で停止する

について、路肩の広い道路の中には、横断歩道の直前で停止すると交差点内で停止することになり、他の車両との交錯により危険を伴う交差点が存在します。

(解説図、写真を参照)

このような交差点における安全性の確保のため、一時停止線を路肩部分にまで拡張して引き、交差点内に進入して停止することのないようにする必要があります。このことは、自転車が車両であり交通ルールを遵守することの自覚を促し、自転車関連事故の増加を抑制するためにも重要な役割を果たすと考えます。

[解説図]手稲左股通の「福井3・福井4」交差点



自転車の停止位置が交差点内となり、右折車との交錯の危険あり



[写真]手稲左股通を北から南向き



(資料2)

道公委第121号
平成24年8月23日

大場 邦夫 様

北海道公安委員会

回 答 書

平成24年7月17日付けの文書により、大場様から当公安委員会へ申出のありました件について、北海道警察を通じて調査したところ、車道を走行する自転車と車両との左折巻き込み事故等については、交通管理者としても危惧しているところであり、貴殿から要望のあります自転車専用の前方停止線については、すでにそのひとつの方策として検討しているところでもあります。

貴重なご意見として承りました。との報告を受けておりますので、ご理解とご協力をおねがいたします。

その後、札幌都心部(国道230号 通称北1条通、西4丁目～7丁目のL=550m)での「自転車走行空間の社会実験」(10月1日～31日)の実施がプレスリリースされました。実施主体は「札幌都心部自転車対策協議会」、自転車活用推進研究会の小林成基さんもメンバーのお1人で、4月に出された「みんなにやさしい自転車環境」という政府の提言書で図示した通りに整備したと語られています。実施内容は、車道路肩(冬期堆雪帯)を活用した「自転車走行指導帯」(青色カ

ラー舗装)設置で、左折車両による自転車巻き込み防止に関する検討も謳ってありました。

当会でも実際に走ってみました(写真1)。指導帯と右手の歩道縁石間が広いのは、手前に地下駐車場入り口があるためです。また、東に向かうブルーレーンの一時停止線は、自動車の停止線をそのまま延長していますが、西向きレーンの停止線は4ヶ所中3ヶ所の交差点で横断歩道寸前まで前出ししています(写真2)。社会実験とはいえ、先の要望書の内容が正しく反映さ

(写真1)



(写真2)



(写真3)



(写真4)



れているようで、これまでの活動の成果であると捉え嬉しく思いました。

ブルーレーンと車道間の白線表示が縞々に見えるのは、舗装路面にかまぼこ状の凹型の溝を連続施工してあるためです。これはランブルストリップスと呼ばれ、この上を車輪が走ると振動や音でドライバーに車線逸脱を警告する働きをします。雪国では、凸型の工作物は除雪の障害になり設置が難しく、かと言って車と自転車を白線で分けるだけでは不安なので、境界ラインの路面を凹型に施工するのは有効に思われました(写真3)。

更にレーンに平行する歩道上には、このたびの社会実験に合わせ、車道側から出し入れするように設置されたコミュニティサイクル「ポロクル」の駐輪場があります。今年8月末に放置自転車対策に関するパブリックコメント募集があり、当会会員が「歩道に駐輪場を造る際、自転車は車道から歩道に向けて停めるスタンドを作ってはどうでしょう。自転車は車道を走るようになり、歩道での事故は少なくなります」と市に提言していました。その夢を初めて実現した正に理想のレンタサイクルポートが登場しました(写真4)。

この度の社会実験では、自動車が自転車を追い越す場合は安全なスピードで1.5メートル以上開けることと、社会実験区間内は駐車禁止であること等、基本ルールが改めて強調されました。しかしながら、当該道路は国道で、重量

のある大型車が相当速く走る傍らは正直不安でした。僅か550mの実施区間を何度か歩道に上がってしまい、ここで“安全なスピード”とは、自転車並みの減速を意味するのではないかと痛感しました。

更に必ずと言って良いほど駐車車両が指導帯をふさいでおり、その右側を走り抜ける際は危険を感じ緊張しました(実験が浸透するに連れ駐車車両は減少)。また、地下駐車場入口と重なる箇所は矢羽印を頼りに走るのですが、車と交錯しそうで怖かったです。

しかしながら、自転車走行指導帯の社会実験第一弾として実施された市内西区川添通に比べ、今回は都心部で実施されたためアピール度が高く、波及効果も大きいでしょう。ただ様々な試みが含まれ先行的で興味深い実験とはいえ、事前にシュミレーション教育等を受けていない中、突如レーンに入って走ったため、表示を読み取り切れず戸惑いました。

なお、積雪地帯である札幌では堆雪も視野に入れ、歩道縁石と車道外側線との間(路肩?)に余裕のある道路が多々見られます。「道はだれのもの?札幌21」は、長らく交通管理者と道路管理者の間を行ったり来たりしながら、これを活用すれば自転車レーンが随分確保できるのではないかと考えた次第です。これがこの度の要望書提出の背景でもありました。

(札幌市在住)

最近、当会のメーリングリストで、自転車はどこを走行すればよいのかのテーマで議論がありました。

自転車は車両だから車道で法的にも当然だという意見、一方とても恐くて車道などは走行できないという意見、また一律に考えるのではなく本来は車道が望ましいが、現実には危険な道路もあるのでケースバイケースで使い分けることも必要であるという意見などがありました。それぞれがもっともな意見であり、自転車はクルマにとっては弱者、歩行者にとっては強者であり、中間的存在としての曖昧な立場が浮き彫りにされた格好になりました。

私の住む鳥取でも曖昧さは同じですが、疑問はあるものの自転車の走行を明示したいくつかの箇所がありましたので、写真とともにご紹介します。

(写真1)鳥取市郊外。国道53号線沿い。路側帯はあるが、ブロックの内側が歩道兼、自転車道になっている。国道は交通量も多く、危険であるがゆえの配慮なのか、自転車もわずか1メートル足らずの中に押し込めた形になっている。

(写真2)鳥取市内の中心街。歩道を半分に分けて自転車道を造っている。これもわずか3メートル程度の幅を半分に分けているので、人が多い時は歩行者にとって安全な道とは言えない。しかし冬は雪が40~50センチは積もるため、屋根のない車道は走行しにくいことはたしかである。

(写真3、4)鳥取駅前。歩道は自転車と区切られていない。自転車は車道を走るべきところだが、車道の脇にクルマが停車しているため(違反)ク

写真1



写真2



写真3



写真4



ルマを避けて大きく車道の中心近くに回り込んで走るか、さもなければ危険を回避して歩道を走行するかどちらかになる。

〈私の意見〉

私自身、歩行者であるときには歩道を音もなく走り抜ける自転車にヒヤッとさせられたことは何度もありますし、ベルを鳴らしながら歩行者を蹴散らしていく自転車に腹を立てることもあります。従って自転車ではなるべく車道を通行するようにしていますが、時に歩道を自転車で通行せざるを得ないときには自転車を押して歩くか、人の歩いていないところを通行させて

もらうこともあります。そのかわり速度はゆっくり、歩く速さと同じくらいにしています。

自転車は車道をとというのは正論かもしれませんが、実際交通量の多い国道やクルマのビュンビュン走る狭い車道を、幼い子や高齢者や幼児を自転車に乗せた母親が走行できるかどうかを考えた場合、これは酷なことだと思わざるを得ません。問題は日本に自転車道が確立されていないことにつきますのです。日本もオランダやヨーロッパの先進国並みに意識が高まってほしいと思います。

(鳥取県鳥取市在住)

投稿

日本最大のコミバス実質全廃の暴挙

小松敏郎

大阪市は赤バス29路線中26路線の廃止を2012年9月24日国土交通省に届けた。廃止予定は2013年3月末である。

(公式発表は以下の通り)

<http://www.city.osaka.lg.jp/hodoshiryo/kotsu/0000184935.html>

大阪市の赤バスは、一般バスが走れないような狭い道をぬって住宅地と区役所や公立病院などを結ぶいわゆるコミュニティバスで、区単位に路線が設定されているが、一部の区は複数設定されている。運行時間は朝の通勤通学のラッシュが終わったあとから夕方のラッシュの前までが基本。平日土曜日曜と同一ダイヤで、曜日ごとに違って利用者泣かせの一般バスと比べてはるかにわかりやすい。車体が赤一色で赤バスと呼ばれている。

推定だが大阪市全体で1日の利用客は七千人。大阪市の人口からすれば0.3%くらいしかないが、路面電車でいえば富山県の万葉線の倍以上、富山ライトレールを上回り、高知の土佐電鉄のおよそ半分。それだけの人の足が一挙に失われるのだ。

大阪市のコミバス(赤バス)は100円バスでもある。走行キロ当たり2.2人の基準をクリアして残った3路線の運賃を一般バス並の200円に上げると

なれば、実質コミバスの全廃としかいいようがない暴挙である。

(赤バス各路線の利用実績は以下で公表されている)

http://www.kotsu.city.osaka.lg.jp/business/management/keieihousintou/090610_bus-actionplan-an/100909_akabus-4-6jiseki.html

しかし、問題は多岐にわたる。コミバスは2000年に5区で試験運行を開始し、道路運送の自由化が行われた2002年に一挙に大部分の区で本格運行を始めた。2006年には24全ての区で運行することになったが、地下鉄網がある都心での利用は芳しくなく2008年に中央区と西区で廃止になり全区運行はわずか2年で崩れた。2009年には筆者の北隣の区の東成区で廃止になっている。

大阪市の赤バスは地下鉄・一般バスとのネットワークに組み込まれているところが東京都などよりもはるかにすぐれているところだ。一般バスと赤バスを乗継いでも200円で済む。一般バスどうしても200円で済む。大阪市交通局に限られるとはいえ、ヨーロッパの都市交通の運賃に近い制度である。逆にこの制度だと他都市に比べて同じ乗客数でも売上げは下がり経営に負担になる。そこで運賃収入以外の確固とした収入が求められるのだが、大阪市だけで解決できる

わけがなく交通基本法が必須なのは言うまでもない。交通基本法はいまだこの国になく、たとえてきても障害者自立支援法が総合支援法に看板を掛け替えたように理念を並べただけで、フランスの都市交通税のような財政的裏付けを伴わない絵に描いた餅に終わるのが目に見えている。

事情のわからない外部の人はあの強権的で若い市長が当選したのでこの事態が生じたように思われるが、そうではなく前平松市長からして程度の差はあれ新自由主義的福祉切り捨て政策が進められており、前市長が2009年春に2010年度末で赤バスを全廃することを表明するも利用者の運動があって「利用促進への取組み」を行うことで廃止は先送りされ、ルートやダイヤの手直しをしていたところに市長が交代したという経緯である。筆者が2010年の勤労感謝の日以南御堂近くで赤バスを守るための集会に出席したとき、都島区での取組みが紹介され、赤バスが隠れていた需要を掘り起こしたことを知ったが、残念ながら市の定めたキロ当り2.2人の基準に届かず今回の廃止対象になる。赤バスのすべての路線で無料乗客が有料乗客を上回っているが、有料乗客は無料乗客より乗車キロが長い傾向にあり、有料乗客の比率が高い都島区や浪速

区の赤バスが条件をクリアできなかった一因になっている。

廃止後の代替などは公募区長が住民と話し合いで決めると現市長は言っているが、公募区長の法律上の権限があいまいで区長が財政を自由にできるわけではなく、不毛な混乱が生じるのは避けられない。市長は、赤バスだけでなく一般バスの路線のおよそ半数の廃止と、残りの優良なバス路線と地下鉄の株式会社化も狙っている。

ところで大阪市は、2002年の本格運行時にスウェーデンのオムニノーバ社のマルチライダーを50台導入している。一挙に大量導入すれば一時期に車体更新が集中するのは当然であり、10年後の市政を十年前に想定するのは困難とはいえ最初の導入が拙速だったのは否めない。今の大阪市政は福祉目的に50台もコミバスを買えるような状況にない。多くの市民がおかしな方に目覚めてしまっている。ふだんバスなど乗らずマイカー（自転車を含む）を使って自助努力により移動する一般市民のコミバスへの理解の低さは目を覆わんばかり（一般市民の3/4は赤バス廃止に賛成している）。おのれがいつか老いて自分でクルマや自転車の運転ができなくなるとは想定できないようだ。巨大地震津波が来るのを

写真1



南海電鉄なんば駅前で発車待ちの赤バス、赤バスの運転手が高齢女性に案内しているが、この女性は赤バスには乗らなかった、バス車体前面にもバス席にも100円バスであることのマーク

写真2



博物館もよりバス停に停車中の車内、ご覧の通り運行終了直前の夕方にお年寄りあまり乗らず空気輸送になっているのが実情。それでも浪速ループは赤バスの中で輸送実績がキロ当り1.9人で上位にある。

想定できなかったこの国の指導者たちとなんの違いもない。

財政健全化のため敬老バスは有料化しますと言う一方で肝心のバス路線の多くを廃止することはとても認められない。

自分の知っているお年寄りが元気で赤バスがなくても大丈夫とあの市長がのたまう詐術を見抜けない一般市民の幼稚さは嘆かわしい。たとえ同じ道路を走っている一般バスがあるからと言っても一般バスとコミバスのバス停の間隔が違う。対象にしている人が違う。弱い立場の人を家に閉じ込めるのではなく、なるべく外に出てもらえば健康を維持でき、急がば回れで医療費も下げることができる。目先の経費削減は必ず別のところにツケが回ってくるのだ。

話しを戻すが、10年前にわが国に適切なコミバスを大量受注できるメーカーはなく中央省庁も裁量行政をやっているのだからメーカーを指導しないといけないところを怠っていたとしか言いようがない。不幸にもオムニノーバ社は倒産、北欧製の車両は夏の暑い大阪では故障が多くメンテナンス費用がかさむと聞いている。

筆者も実のところめったに赤バスに乗らない。歩いた方が早いからである。赤バスに乗るのは

ノーマイカーチケット(昨年9月末廃止)を買ったとき様子見に乗るぐらい。唯一交通機関として赤バスに乗るのは浪速区の人権博物館に行くときぐらいであった。

地元からの報告のようだが、あまり利用していないので概論的なことしか書けなかった。赤バスを運行している21区それぞれに地域の交通の問題点というのがあるはずで、筆者は到底すべてを調べることはできないしその紙幅もない。筆者はもともと神戸市民であるのでよそもの視線で言わせてもらえば、大阪の熱し易く冷め易い気質は、日本最初の公営交通を確立させながら大都市では最初に路面電車の全廃という愚挙を行う。路面電車が交通渋滞の原因ではなくむしろ被害者だったのに廃止したという過ちに無反省のまま、大阪市の財政の悪化をコミバスや一般の公務員や教員に押し付けるという同じ過ちを繰り返そうとしている。市長その人をうんぬんするよりも、一般の大阪市民に本当の民主主義が根付くのは黄河が澄むのを待つようなものなのかと非難されないように市民が賢くならなくてははいけない。

(大阪市生野区在住)

投稿

会報68号の「“会”に違和感あり」に答えて 木村孝子

会報68号の中で、茨城県つくばみらい市在住の梅沢博さんが、地域連絡係からのメッセージの中で、「このところ会報を読んでいて、クルマの所有者、運転者、あるいはクルマの存在自体を敵視するような主張を見かけ違和感を覚える」と書いています。さらに「彼らを敵視するようでは人々の共感を得て社会を転換させることは困難。会員数の伸び悩みの一因がこの点にあるのでは」と書いています。

大クルマ社会の中で孤軍奮闘して常に歩行者として暮らしている私は、(電車、バス以外は)クルマを批判的にみているといえるでしょう。道を歩いて感じることを毎号、会報に投稿として書かせてもらっているの、梅沢さんの一文を

おろそかにできませんでした。孤軍奮闘などと言うと悲壮感を与えますが、私はいろいろな理由からクルマ社会を好まないの、好きで歩行者の立場に身を置いていると言えます。そのことを断っておきたいと思います。

私が就職した1969年、30~40人位の職場(小学校)に誰一人としてマイカーで通ってくる人はいませんでした。みなさん黙々と遠距離といえどもバスや電車で通勤していました。それから一気にマイカーが普及し、クルマ社会が来て、私が退職した1999年には、職場内では歩いたりバスや電車で通勤しているのは私を含めて1人か2人。2~3人が自転車利用、あとは全員マイカー利用。距離で2,3キロの道のりもマイカー

通勤、という状況。マイカー所有者が爆発的に増加しました。しかし私とその所有者とならなかったのは、クルマの危険性を感じ、自分の足での移動を自然と考えたからだと思います。

この会の初代代表の杉田聡さんの著書『クルマが優しくなるために』を、新聞の書評で知り、買い求めて読みました(1996年のことでした)。クルマ社会について私が漠然と感じていたマイナス面をこの本はきちんと私に示してくれました。はじめに交通事故で犠牲になった我が子を悼む親たちの苦悩が語られていて涙なしには読めませんでした。又、道路という遊び場を失った子どもたち(昔道路は子どもたちの遊び場でした)が、交通戦争の中を文字通り必死で登下校する様子が語られています。クルマが出し続ける排気ガス—これが人間の身体にとって限りなく危険なものであると杉田さんは警鐘を鳴らしています。クルマ社会の中に暮らし、クルマと私たちの関係はこれでいいのだろうか、クルマと人間社会との共存は可能なのだろうか、というような問題を杉田さんは提起しています。

この本は私にとって大切なものとなりました。杉田さんは、弁護士・医師・学校の先生はクルマ社会の負の側面を見つめ、子どもたちを守ってほしいと書いていました。私ははり切っていました。教職員組合の定期総会の席で、クルマ社会の現状を語り、教職員は可能な限り、クルマ通勤をせず、子どもたちと共に歩いて校門をくぐる教師になろう、と訴えたことがあります。

梅沢さんと私の住環境の違いも取り上げねばなりません。私は公共交通機関を利用するのに便利なところに住んでいます。JRの駅まで片道徒歩で約10分。5～6分歩くとコミュニティー

バス、市バスの停留所があり、どこへでも出かけられます。梅沢さんがお住まいのつくばみらい市はどこへ行くのにも不便なのでしょう。一家にクルマ“2台”の地域であると梅沢さんは書いています。

交通便利な環境にある自宅の周辺でも、一家にマイカー1台のみならず、3～4台所有の家庭もみられます。こうしたクルマ社会の現状を私は批判的にみてしまいます。クルマで出かけて行くご近所さんに「どちらへ？」といちいち聞くこともできません。「バスも通っていますよ」などと言えません。がまんして私はつき合わねばなりません。みなさんバスの時刻を調べて出かけるのは面倒なのかもしれません。バスなんかで出かけるのはダサイなのでしょう。雨の日に長靴をはいて傘をさして……なんてばかげているのでしょうか。そんな風を感じてしまいます。健康な足があるのにちょっとそこまでクルマに乗ってしまう……本当はこういうことはやめなければならないのです。

おわりに

梅沢さんのように、公共交通の乗り場までも遠い、公共交通を利用しようにも殆どないという人々もいるでしょう。しかしクルマ社会の弊害について考え悩み、なんとかこれを転換させたいと考えている人々も少なくないでしょう。そういう人々が日々少しでもその克服のため努力しておられる日常を書いて投稿されるのもこの“会”を励ますことになると思います。いかがでしょうか。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

岩国基地に駐機していたオスプレイの大半が沖縄に着陸し、とうとう試験飛行を始めた。

基地の近くでは反対活動の人々の集団が「ハンターイ」の声を上げており、むろんこれからも反対活動は続けられることであろう。

また、沖縄県知事や普天間基地のあるお膝下の宜野湾市長は強く抗議している。

つまり「事故の危険性の怖れが払拭できないままの飛行」は絶対に許すことができず、また日米両政府の「オスプレイ安全宣言」はとうてい納得いくものではなく、また、両政府による「同機の過去の事故はすべて機体そのものの欠陥によるものではなく、操縦士の操縦ミスによるもの」という発表にも疑念を呈している。

ただし、もしオスプレイの安全性に不安があるから反対だということと安全・非安全に関係なく配備に反対だということとは異なるはずで、反対理由は必ずしも明確ではない。もし、オスプレイ型の航空機が民生用、例えば離島への救命ヘリのようなもの(そのうち現れる可能性がある)だとしても許されないものなのか。

だが、航空機とは大きさがだいぶ違うし、またほとんどが非軍事用ではあるが、同じ移動性機械で常に事故の報道がなされ、日本だけで年間数千人の死者や百万人近い負傷者を出しているながら、まったく運行が差し止められる気配がないものがある。それはクルマという移動性機械である。

クルマの場合も事故の大半はドライバーの運転ミスや交通法規違反によるものとされ、クルマ自体の欠陥が事故の原因とされることは滅多にない。

おそらくこれはクルマ産業界内部の暗黙の「紳士協定」によるもので、他社製のクルマの欠陥を公的に指摘しあえば自動車産業界全体の崩壊につながりかねないと判断されているからかもしれない。たとえ欠陥の指摘があっても外国からのものであることが多い。

その種の「紳士協定」の有無はともかく、一般ユーザーの間からもクルマ自体の欠陥による事故と指摘される声が上がられることがきわめて少ないことも気にかかる。

ともかく、クルマが関係する「事故」で年間数千人の死者や百万人近い負傷者を出しているのだから、「安全性」を理由にオスプレイの配備に反対するのと同じような反対の声がクルマに対しても上げられるべきではないか。

ただし、私は「事故の不安」のみを理由にクルマを問題視する気にはなれない。たとえクルマ自体が完全に欠陥無しと「安全宣言」がなされたとしても、道路新設や拡幅、駐車場の乱造による景観破壊などの「まち壊し」や「中心街の空洞化」「公共交通の衰退」「買い物難民の激増」などが急進展していることを問題視しないではいられない。

(山形県山形市在住)

カーフリーデーは全国で行われていますが、宮城県の仙台市でも行われています。私は、宮城県の北のはずれに住んでいますが、カーフリーデーに興味があることから仙台市のカーフリーデーについて報告します。

仙台市のカーフリーデーは平成22年から始まりました。宮城県バス協会主催のバス祭りがほ

ぼモビリティウィーク(9/16から9/22)期間中に行われることから、それにあわせて行われました。市役所前の市道を通行止めにしてイベントを開催しました。去年は3.11の震災があったのですが、やはりバス祭りにあわせてカーフリーデーが行われました。そして今年ですが、今年もバス祭りにあわせて9月15日に行われました。

ただ今年は、おとし、去年と違って、仙台市はカーフリーダーの登録はしていません。登録をしたのは、仙台の市民団体である「交通を考える研究会」です。仙台市はバス祭りにあわせて交通フェスタ2012を開催し、それに、「交通を考える研究会」が参加し、カーフリーダーのパネルを展示しました。

仙台市がカーフリーダーの登録をしなかったのは3.11震災による財政上の制約による、とのことですが、額面通りに受け取れない部分もあります。というのは、仙台市に自動車交通からの転換という問題意識が強く感じられないからです。例えば、仙台市は地下鉄南北線に引き続き地下鉄東西線を建設中ですが、LRT敷設の提案もあったにもかかわらず地下鉄建設を選んでいます。東西線のルートである青葉通り等、仙台の道路はかなり広く、LRT敷設の物理的な障害は感じられないのですが。

また、例えば、自転車レーンも設けられているのですが、クランク(直角の狭いカーブが2つ交互につながっている道路形状[柵形道路])状になっているところが多く走りづらい、など。自転車交通を自動車交通の代替ときちんと位置づけているのでしょうか、疑問がもたれます。このように、自動車交通からの転換という問題意識が少ないことが、登録をしないことにつながったのではないのでしょうか。

来年以降、仙台市がカーフリーダーに再び登録する可能性はあります。ただ、仙台市が、再びカーフリーダーに登録することや、自動車交

通からの脱却、公共交通への転換という問題意識を持つには、市民団体や議員等からの強い働きかけが求められていると思われます。

2012 会場にて



同 東西線宣伝の幟り



(宮城県栗原市在住)

投稿

原発と自動車の比較可能性について

木村護郎クリストフ

原発に批判的な人が自動車にはまったく無批判であることは何か論理的につじつまがあわないと思っていましたが、小林和彦さんの原稿「放射能も怖い地球温暖化も怖い」(本誌64号)、「クルマ社会が築いた原発列島」(本誌65号)に触発されて、下記のような文章を書きました。『社会言語学』XII号(2012年11月発行;同誌の目次や

購入については<http://www.geocities.jp/syakaigengogaku/>(参照)掲載の拙稿「原発と英語—日本における普及過程、問題構造および対策の共通性—」の一部です(35-37頁)。拙稿は日本社会における原発と英語を比較するものですが、これまで原発との比較が行われてきた事例として自動車をあげてその議論の特徴を整理し

た、という文脈です。本誌の議論を会の外に「輸出」した例として、同誌編集者の許可をえてご紹介します。

* * *

原子力利用の賛否をめぐる議論でしばしば目にするのが、自動車利用との比較である。原発と同様、リスクがあるが必要であることがらの例として、原発推進論者は以前からこの比較を使ってきたが、福島原発事故のあとも、原発容認の論をたてる際に自動車を持ちだされることがある。例をいくつかあげてみよう。武田清(2011)は、原発が危険性をはらむことをもってその廃止を主張する人に対して「いつもその場合にあげる例として、自動車による交通事故死について説明してみる。」(武田2011:94)と述べて自動車事故の方が原発事故より死者が多いことをあげ、「それにもかかわらず、交通事故を減らしましょうとは言うけれども、事故が減らないから自動車をなくしましょうとは決して言わない。」(武田2011:95)と、そのような反原発論の問題点を指摘する。このように、もっぱら「例外的な」事象としての事故に注目する比較論が多い中、原発や自動車に依存する社会の問題を視野にいたした議論として藤井聡(2012)がある。藤井は、地域の生活・自然環境を破壊するクルマ社会の問題を考察したうえで、「[「原発を使い続けるかどうか」という問題は、先ほど紹介した「クルマを使い続けるかどうか」という問題と、少なくとも「基本的な問題構造」という点では、寸分違わぬ構造を共有している」(藤井2012:79)と明言する。藤井によれば、

「両者[クルマと原発の問題]の違いは、その問題構造を見て取る容易さ難しさにあるだけなのであり、原発にせよクルマにせよ、日本に残された守るべきものを保守し続け、生きるに足る人生を日本人が日本人として生きていくためには本来ならば「脱」や「減」が望ましいにもかかわらず、既に、日本の根本的な構造そのものが「原発」や「クルマ」が存在することそれ自体を前提とするものへと完全に変質してしまっている、という点において両者はその構造を共有しているのである。」(同上:91)

こうした認識から、藤井は、構造をかえないままに脱原発や脱自動車を言っても問題解決にならない、できることはとりあえずは原発にしても自動車にしても「安全運転」しかないとする。

このような原発推進・容認論における自動車との類似性の指摘への反論として、脱原発論においては、原発と自動車の相違点が強調されることが多い。たとえば池田清彦/養老孟司(2011)では、原発の方が危険であるうえ、自動車は事実上、田舎などでは代替がないが原発は代替があるという発言がみられ、大澤真幸(2012)は、原発事故の方が規模が大きいこと、また原発は事故がなかったとしても放射性廃棄物の問題など恒常的な問題があることをあげている。また安富歩(2012)は、効用のある自動車(や電車)とちがって、プルトニウムには何の効用もないので「プルトニウムの危険性と、自動車や電車の危険性とを、同列に論じるのは欺瞞です。」(安富2012:65)として、プルトニウムの危険性を気にするようであれば自動車にも電車にも乗れないという(3.11以前の)原発推進論に反駁している。

しかし、池田・養老対談で論拠にされていた自家用車の代替不可能性は疑わしい。実際、コミュニティバス・タクシーや自動車の共同利用などの代替が提案、また地域によっては実践されている。また規模の問題も、自動車事故は分散しているから目立たないだけで、上の武田の指摘のとおり死傷者の数からいうと自動車事故のほうがはるかに規模が大きいともいえる。恒常的な問題に関しては自動車の排気ガスによる健康被害や騒音の問題を看過することはできない。仮に事故の危険性がないとしても、自動車は「効用」があるだけではないのである。(一方、プルトニウムの抽出にも、原子炉の燃料にする(「プルサーマル」や高速増殖炉での利用)という「効用」があげられている。その有効性が疑わしくともプルトニウムの利用推進が放棄されない背景には、核兵器製造の潜在的可能性という安全保障上の「効用」をねらう論もあるとされる。プルトニウムは原発の稼働によって生じてしまうものであるが、何の効用もない無用物ではなく、一部の推進論者にとっては、膨大な費用を

かけてでも抽出するに値する多大な「効用」があるとみなされるのである。)

ここではこれ以上論じることができないが、総じて自動車と原発の類似性を否定する論は説得力が足りないように思われる。これらの反論は、原発にのみ批判的であって自動車への批判的観点が欠落しているところに問題があったのではないだろうか。原発批判論は、原発と自動車の比較に関するかぎり、両者の違いを力説するよりも、自動車の問題をも自らの生活のあり方に直結する課題として認めてこそ説得力をもつだろう。その点、自動車への批判的な観点が原発反対論と結びついている興味深い例が小林和彦(2011イ、ロ)である。……

引用文献

池田清彦/養老孟司(2011)『ほんとうの復興』新潮社

大澤真幸(2012)『夢より深い覚醒へー3.11後の哲学』岩波新書

小林和彦(2011イ)「放射能も怖い地球温暖化も怖い」『クルマ社会を問い直す』64号、14-15

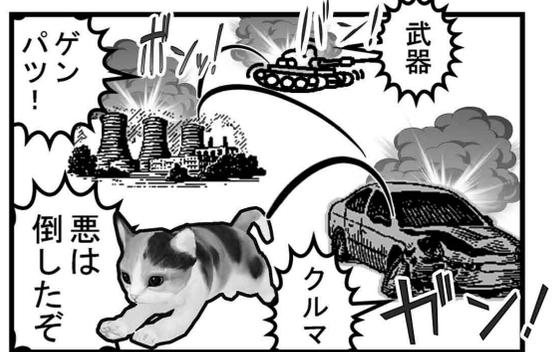
小林和彦(2011ロ)「クルマ社会が築いた原発列島」『クルマ社会を問い直す』65号、16-17

武田清(2011)「ドイツ、イタリア「脱原発」のトリック」『WiLL』11月号、88-97

藤井聡(2012)「議論以前に「安全強化」すべし」西部邁/佐伯啓思/富岡幸一郎編『「文明」の宿命』NTT出版、73-96

安富歩(2012)『原発危機と「東大話法」』明石書店

(東京都町田市在住)



(愛知県安城市在住)



もっと知りたい



(上) あかしあ通りに設置された自転車レーン

昨今の自転車ブームはきっかけにすぎない

自転車をめぐる状況は、昨年の東日本大震災をきっかけに大きく変わった。帰宅難民を経験した人々が自転車に注目するようになったのだ。本格的な自転車ブームを受けて、警視庁も対策に乗り出す。そのひとつが「自転車通行環境のエリア整備計画」だ。

(下) モデル地区内には自転車ナビマークがある



これは、自転車通行環境の整備について検討するために設置されたもの。そして、多摩エリアのモデル地区として選ばれたのは、小平駅南口地区だ。あかしあ通りには、ブルーの自転車レーンが完成した。この動きは、「自転車スイスイ」の長年の活動が実を結んだといつてよさそうだ。だが、渡辺さんの口調は冷やかだった。

「自転車ブームというけれど、結局、事故の増加につながっているだけ。自転車を増やすことが、マイカーを減らすことにつながらなければ、社会的に意味がないんですよ。モデル地区のことも、選ばれたから自転車ナビマークを道路に塗りましたというだけで終わっ

三つの条件を満たしてサイクリングに出かけよう

周囲をグリーンロードに囲まれ、坂もなく平坦な小平市は、サイクリングには最適な場所だと渡辺さんは言う。

「自転車でもどこへ行くにも便利な小平市は、地政学的にサイクリングの中核になる場所といえます。グリーンロードというすばらしい

てはダメなんです。他の自治体とも協力しあわないと。たとえば、あかしあ通りの自転車レーンを走って、国分寺まで行かれるようにするとかね。いかに機能させていくかということが重要です」

昨年、代表職を後輩に託した渡辺さんは、いまま「コミュニティバスの会」の活動を通じて、道路交通問題と積極的にいかかりつつけている。

「これは、小平市だけではなく、全国的な問題です。道路はクルマ優先という状況を、何とかして正していかなくてはなりません」



季節ごとに見所があるグリーンロードを走ってみよう

環境もありますしね」

これからサイクリングを始めようかという人に向けてのアドバイスを聞いてみた。

「まず、タイヤの空気をパンパンに入れること。要所要所に油をさすこと。そして、サドルを高めにする。この三つで、かなり快適に走れるようになります。これはNPO法人自転車活用推進研究会理事・疋田智さんが強調している話です。もちろん、暗くなったらライトをつけ、左側通行を守り、信号無視をしないという鉄則も守ってください」

東京都小平市市制施行50周年記念誌『やっぱりこだいらが好き。』（2012年10月、小平市中央公民館発行）に掲載された、渡辺進さんの紹介記事です。



自転車事故が増えている

持ち前の正義感が後押しした 市民団体の設立

環境にやさしく健康にいいとあって、自転車脚光を浴びている。だが、いざ自転車で走りだそうとすると、快適とはいえない道路事情に気づかされる。歩道では歩行者にとつての脅威となり、車道では車から邪魔者扱い。自転車はど

自動車中心の社会を変えていこう 自転車ですいすい 走れる環境をめざして

自転車という視点からまちづくりを考える
渡辺進さんが取り組んできた市民活動とは？

こを走ればいいのか。

この問題に早くから取り組んできた小平市民がいる。渡辺進さんだ。歩行者・自転車優先の社会をめざす市民運動「自転車すいすい」の発起人として、車中心の社会に警鐘を鳴らしつつつけてきた。

「間違ったことが世の中に堂々とのさばっている。それが我慢できないんですよ」と渡辺さん。旧国鉄での仕事に誇りをもっていたためか、世の中が車中心の社会に変化していくことに、複雑な感情を抱いていたという。

その思いが爆発したのが、二〇〇二年のこと。退職することでようやく自転車に乗る時間を得たも



渡辺進さん

1931年(昭和6)神奈川県横須賀市生まれ。1960年代より小平市在住。「クルマ社会を問い直す会」「自転車すいすい」「小川・栄町コミュニティバスの会」などの活動に携わる

の、肝心の自転車が気持よく走る場所を見つけれなかったのだ。車による交通事故は減少傾向にあっても、自転車の事故は増加する一方。しかも、小平市の事故件数は多摩地区でもワースト三位と不名誉なトップクラス。ついに渡辺さんは、自転車のための市民団体を立ち上げることになる。

「自転車すいすい」という名前は、当時の事務局長の女性がつけてくれました。これには二つの意味があります。『自転車がすいすい走

れる環境にしていこう』と、『自転車ですいすい走って、生活をエンジョイしていこう』という」

こうして、市民団体「自転車すいすい」は二〇〇二年二月二日にスタート。シンポジウムや講演会の開催、あかしあ通り自転車レーン設置の要望書の提出、改正道路交通法の勉強会など、幅広い活動をくりひろげてきた。忙しなかまけて、会員親睦のためのサイクリングは一度しか開催できなかった。

おすすめ書籍の紹介

■『経済成長神話の終わり 減成長と日本の希望』

アンドリュー・J.サター著 中村起子訳
講談社現代新書 924円



このところまた資本主義を批判する書物が増えているような気がする。東欧の社会主義国家の崩壊により資本主義批判としてのマルクス主義が後景に退いてから二十年経ち、グローバリゼーションによる世界の経済成長が踊り場に差

し掛かった今、資本主義の在り方に対する内在的な修正要求が求められているのかも知れない。

この本は無限に続く経済成長という神話を打ち砕くことで、日本の社会と経済を考え直す手掛かりを与えてくれる。また成長、拡大という幻想によりかかった経済学という学問の姿勢に対する批判も辛辣である。

サター氏は岩手県で弁護士業を営むアメリカ人として、外部の目から見た日本の経済社会の強みと、一方でその民主主義の欠陥を指摘し、我々の課題を明らかにしてくれる。農協の改編を促すなど、提言は具体的である。

自家用車や飛行機ではなく鉄道の利用を進めるため新幹線の運賃の引き下げを提案するなど、著者はクルマ社会を問う視点も共有している。

衰退を続ける日本経済にあって、今後、成長や拡大を求めることなくどう生きていけばいいのか、考え始めるための出発点として読んで無駄ではない一冊である。

(清水真哉・東京都江東区在住)



(会員K・Tさんの絵)

今回は住宅地における駐車場のあり方について、私見を述べます。

戸建て住宅地においては、敷地の中に駐車スペースを用意して、そこからクルマを使うという形が最も一般的と見受けられます。これはクルマの利用者にとっては、クルマまでの移動距離を最短に出来、また荷物を運ぶ距離を最短に出来、とても便利な形です。

しかし他方で、この形は、住宅地帯の生活道路・細街路にまでクルマが出入りするという状況をもたらします。

戸建て住宅地帯で歩道が分離されていない場合は、当然そこでは歩行者や、道路上で会話する人々、街路で遊ぶ子供たち、自転車通行者などとの交錯・接触の危険が大量に発生します。

戸建て住宅地帯で歩道が分離されている場合は、クルマは住宅敷地内に入出入りするために歩道を横切らねばなりません。そこではやはり歩行者などとの交錯・接触の危険が歩道上で大量に発生します。

私たちの多くはこうした状況を当たり前のものとして眺め、受け入れている・容認しているのではないのでしょうか。

都市部の戸建て住宅地では、各戸で駐車スペースを用意できないために、近隣の専用駐車場を借りるケースが多く見られます。

私はこの形の方がクルマと歩行者などとの交錯・接触の場所・空間が限定されて良いと思います。各戸の敷地内の駐車スペースへ広い範囲で出入りがなされ、広い範囲で交錯・接触が起

きる可能性がある状態よりも、交錯・接触の場所が分散せず集中・限定されている方が、歩行者側もクルマに注意を払うことがしやすく、ドライバーの側も歩行者に払う注意を減らすことが出来、良いと思います。

日本の戸建て住宅地の都市計画において駐車場について、こうしたことに配慮した計画を立てたケースは恐らく無いのではないのでしょうか。本来のあり方としては、各戸各戸が敷地内に駐車スペースを用意することは禁止し、限定された場所の共同利用型駐車場を利用することを義務づけるべきではないのでしょうか。

人口が減る時代であり、新たな住宅地開発は考えにくい時代ですので、今更規制を導入しても効果は小さいかもしれません。ただ、新規住宅地に対する規制としてのみではなく、既存住宅地に対する規制としても導入すれば効果は大きいと思います。現在自分の敷地に駐車させているのを別の場所のまとまった広さの駐車場を利用するように義務づけるのです。これは多くの方の反対が予想され実現は容易でないでしょうが検討する価値があるのではないのでしょうか。

中高層住宅団地は通常駐車場がまとめられていると思います。従ってある程度歩行者などとの交錯・接触の危険は戸建て住宅地帯よりは少ない？あるいは少なくとも様相が異なると思います。ただこれについてもよく観察検証して、クルマと歩行者などとの交錯・接触の機会を減らす配置・導線計画を追求していく必要があると思います。

事務局より

清水真哉

民主党政権が黄昏(たそがれ)を迎えている。

復興予算の転用問題のお粗末振りは、事業仕分けとして財政の無駄に切り込んでいた頃の勢いからすると、その落差に愕然とする。復興予算は被災地以外の道路建設にも流用されている。

官僚のしたい放題を結局許した最大の原因は、

繰り返された内閣改造にあると思っている。大臣も成り立ては役人の説明をとりあえずは聞くしかない。それが年季が入ってくるうちに、説明の中の誤魔化しや論理矛盾に気付き、役人に指示を出して自分の方針を貫くことも出来てくるであろう。政治主導などと呪文を唱えるだけ

では効果は無く、各省一内閣一大臣を貫くことが政治が官僚をコントロールする第一歩だったのである。小泉純一郎は比較的內閣改造を小幅にとどめた総理大臣で、それが強い政治指導力の基盤の一つであった。

民主党もまったく何もしなかった訳ではない。高校授業料無償化や、この10月に施行された「地球温暖化対策のための税」など評価すべきこともある。しかし問い直す会他、交通関連の市民団体が期待していた交通基本法など、多くの政策が成立を見なかった。

配偶者控除の廃止問題など民主党は、少しでも既成勢力からの抵抗があると直ぐに挫折してしまった。改革に全ての人々が利益を受けるようなものはなかなか無く、既得権益を廃止して他の人に分配し直すのが大方であるから、抵抗は予め計算されていなくてはならない。

民主党の場合、質(たち)が悪いのは、打ち出した政策に対して党内から反対意見が起きることである。この悪癖の大本はマニフェストの作り方にある。党の政治方針は、一項目一項目、党内で十分議論を尽くし、党大会の決議で決めて

おこななくてはならない。民主党は総選挙時、マニフェストは国民との契約だなどと言っているが、肝心の自らの党員との契約を怠っていたのである。

民主党政権の終幕は近づいているのに日本には、いわゆる第三極も含めて確な政党が無い。私が個人的に期待する環境政党も現れない。日本は衰退を始めているのに、政界には人材が払底している。

本当に志のある人が国会に出て行けないのは、供託金制度にも一因があるのではないかと思う。供託金制度は世襲議員の温床にもなっているのではないか。供託金を用意できない人間は立候補できない、こんな非民主的な、差別的制度が残っているとは有り得べからざることである。供託金制度は廃止すべきである。しかし法律を変える権能を有する現議員たちは、自らに不利になる制度改正をしないであろう。それでは国民運動を起こすしかない。これは、普通選挙、女性参政権以来の、選挙制度の大改正となるはずである。

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)。
- 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~69号) — 1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。
- 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』(ダイジェスト版もあり・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)、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』、『世界道路交通犠牲者の日』、本会のパンフレット—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

以上、申し込みは杉田久美子(会報68号に同封の名簿参照)まで。

2012年度会費の振込みをお願いします。

当会の会計は、窮迫しています。

皆様の会費ではまかないきれず、個人的な寄付により補填されています。

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部に「11年度会費払込済」「12年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2011年度、2012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。

2012年4月1日から2012年10月30日までの会費・寄付納入者は146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。現在、皆様の会費や寄付だけではまかないきれず、個人的な寄付で補填されています。

ぜひとも、2012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お願ひいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報68号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部…会則に規定はなく、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のに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡系…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください。

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

写真・公的機関への意見事例等をお寄せください。

- 写真…会報の表紙や、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。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。
- 意見事例等…道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

案内板

■クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

会員の皆様

2013年度クルマ社会を問い直す会総会を、

2013年4月27日(土)午後
東京都世田谷区北沢区民会館
『北沢タウンホール』第一研修室

にて開催いたします。

ご予約下さいますようお願いいたします。

クルマ社会を問い直す会
事務局担当世話人 清水真哉

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《1/26(土)、2/23(土)、3/23(土)》

時間 13:00～16:00 もしくは 14:00～17:00
確保できた会場によって時間が変わります。

場所 未定

※beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が決まり次第、メーリングリストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に電話をください。

内容 ・情報交流
・活動交流
・意見交流

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：2013年3月下旬
- 原稿締切り：1月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：林 裕之(会報68号に同封の名簿参照)
- 募集内容：
※クルマ社会の問題に関連したものに限りまます。
・投稿(意見や情報、活動紹介や提案、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や投稿記事(新聞、雑誌等)
・調査研究等の長文もご紹介いたします。ご相談ください。
★原稿についてのご願い
・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
・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。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
- ・写真や図表にはその説明文を入れ、略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。
- ・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。
- ※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。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。ただし、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は著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、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://red.zero.jp/toinaosu/>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しています。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、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