

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
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：足立礼子・林裕之・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



2013年6月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



※ナビラインは青いペイントですが、
白黒写真ではわかりにくいので、
点線で示しています。

「自転車ナビライン」(東京都文京区千石一丁目交差点)
これまで日本の自転車レーンは肝心の交差点部分が途切れていました。
この度、交差点内に自転車走行位置を示す「ナビライン」が、札幌・宇
都宮に続いて東京にできました。自転車は交差点をまっすぐ安全に進む
ことができます。(撮影と文 高橋大一郎さん)

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

目次

■会の活動	第19回総会を開催(林 裕之)	2
	2012年度活動報告・2013年度活動計画(清水真哉)	4
	2012年度決算・2013年度予算(青木 勝)	6
	2013年度世話人の役割分担・本会の地域別会員数・懇親会の報告(青木 勝)	7
	服部圭郎さん講演会「道路をつくと日本は衰える」報告(足立礼子)	8
	交通弱者を守る運転教育について、関係機関と懇談(足立礼子)	11
	道路交通法改正試案へのパブリックコメント提出(足立礼子)	13
■論文等	病気と車の運転『低血糖と交通事故』②(飯野研三)	14
	高速ツアーバス・貸切バス問題、再考(川村雅則)	18
■会員の活動	交通教育に今求められるもの～中学・高校での体験講話の実践から～(前田敏章)	22
■投稿	古川量巳さんを悼む(三宅浩太)	27
	Jリーグ観戦と公共交通(小林和彦)	28
	大阪市交通局のコミュニティバス全廃が強行される(小松敏郎)	29
	足は第二の“心臓”とか(木村孝子)	30
	交通弱者を我が身に感じて(富田悦哉)	31
	4コママンガ「やる気をなくす方法」(鈴木浩司)	31
■おすすめ書籍の紹介	『日本人はなぜ足元を見られるのか? 「お人好し民族」の悲哀』	32
■メッセージほか	新入会員より…33/世話人より…33/地域活動連絡係より…36/会に関連する新聞記事…37/ 代表より…38/事務局より…39/会則…40/会計より…41/その他案内、原稿募集案内…41・42	

2013年4月27日(土)、東京都世田谷区北沢の北沢区民会館「北沢タウンホール」にて第19回総会が開かれました。会員の総会参加者は25名、委任状98通で過半数に達し、総会定足数を超え、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、歩行者や動物の生命のことを十分に考慮されない形で各地に道路が建設されたり、事故を繰り返した飛行機もその原因が明確にならないうちに飛行が許されるなど、命よりも利便性が優先されている現在の社会にあって、まず何よりも、「いのちと健康が優先される行政」をするように求めることが当会の根幹の主張である、と述べました(38ページ参照)。

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。2012年度の活動について報告され、承認されました。次に2013年度活動計画案が提示されました。参加者から若干の質問や説明が行われた後、活動計画案は承認されました。

その後、2012年度の決算報告と会計監査報告、そして2013年度の予算案の提示があり、いずれも承認されました。

引き続き人事関係の議事に入りました。まず2012年度の世話人が紹介され、全員が引き続いて2013年度も世話人を務める意向であることが確認されました。また新たに高橋大一郎さんが世話人に立候補され、承認されました。そして会計監査人として石本隆一さんが承認されました。さらに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。)

総会で出された参加者からの質問や意見、活動報告、問題提起を以下に要旨のみ記載いたします。

○活動計画の中に「自動車利用者に社会的費用負担を求める」という項目があるが、この「社会的費用負担」とは具体的には何か。

○(回答)いわゆる自動車が社会に及ぼしている迷惑料として、たとえばガソリン税、軽油税の引き上げなどを考えている。

○活動計画の中の「地方議員への入会働きかけ推進」について説明をしたい。一昨年から地方議員への入会働きかけをして2011年3月の震災前の時点で4名が加わった。その中に横浜市議が2名いたが、うち一人は事情があり議員を辞職した。これからも進めていきたい。他団体との交流についても考えていきたい。

○あるべき社会の姿などについて会で1つの素案を作り、各地の会員が、それぞれの地元で議会または行政に、意見を出してはどうか。こうした取り組みの例としては、「歩いて暮らせる町づくり条例」などがある。議会への要望の出し方には陳情・請願・要望があり、一般に要望は受理されるだけだが、陳情と請願は常任委員会に付託される。ただし、自治体によって扱いが異なるので議会の事務局に問い合わせた方がよい。こうした取り組みが、交通基本法制定へのはたらきかけをするきっかけになる。

○埼玉の戸田市で自転車条例ができたが、状況に変化が見られない。

○安歩権(歩行者がクルマなどに脅かされずに安全に歩く権利)を広めるために市議会議員との連携を考えたい。

○「人と環境にやさしい交通の会」が全国にあり、交通基本法制定に向けて動いている。戸田市のような場合、議員の知り合いを作って、現状の打開に努めてはどうか。

○茨城県竜ヶ崎市の市議24名に会報をいつも渡しているが、反応がないので、移動手段・会報への感想・脱クルマや脱原発に関する意見などについてのアンケートを入れた。返事は2名のみだったが、「全く同感」という返事があり、それには心を打たれた。

○交通事故の処罰が軽すぎると思う。それをもっと重くすることや、事故を起こした人への免許再交付をより厳しくすることについて会とし

でも考えてはどうか。

○交通事故の厳罰化というより、他の犯罪の刑罰と同等にせよという考えが必要ではないかと思う。現状では交通事犯の刑罰は裁判で軽くなり、執行猶予がつくことが多い。この問題



について司法全体の問題として追及してくれるジャーナリストが必要ではないかと思う。すべてにおいてクルマには甘い社会を問うべきである。

○免許交付者の責任も大きい。事故が発生した場合、事故を起こした人に免許を交付した側の連帯責任も問うていくことが必要である。

○交通犯罪と言う言葉はあってよいと思うが、事故には殺意のないことが多いので、そのところがむずかしい。

○交通事故の場合、殺意はないといっても、安全意識の低い人に課される刑罰も甘い。

○事故に遭って障害を受けた人は元の状態に戻らないことがある。その場合は責任をとれない。

○殺意はないといっても、運転に伴う危険は免許取得の教習で学んでいるはず。バス運転手の訓練は非常に厳しい。バスも一般車も同じで、安全のためには乗る人の意識も厳しくなくてはならないし、資格も厳しくなくてはならない。その思いから前に意見書を出した。

○しっかりと検査すれば、認知症の高齢者など運転に不適格な人を見つけられるのにそれを行っていないという指摘がある。

○最近マクドナルドで、運転しながらポテトを食べられる器具を開発したというニュースがあるが、とんでもないことである。

○自転車タクシーの運転手向けの教本を作っている。特徴はスピードと致死率のことなども入れていることである。警察の本は余計なことを書きすぎていて肝心のポイントがわかりにくい。教本は宅配業者にも配りたい。自転車のルールについての教本も作る。このような教本は子

もの教育にもなる。

○見通しの悪い交差点では、たとえ信号が青でも自転車は一時停止すべきである。

○交通機関の中で一番エネルギー効率が悪いのがクルマである。鉄道を中心とした交通体系をつくり、近距離の鉄道がカバーできない部分をクルマや自転車で補うようにしないと地球をさらに破壊することになる。

○地方ではクルマの必要度はどうしても高くなる。しかし公共交通機関の発達した都市部ではクルマの必要度は低い。にもかかわらず多くの人がクルマを持っているのでクルマの数が減らない。そこで自動車の登録地別の道路使用税を徴収することも考えられる。ロードプライシングはその1つかもしれない。

○東京などの都市部でクルマを運転する場合は有料の許可書の携帯を義務付けるようにすることが考えられる。

○自動車産業が各地域の経済を支えているという現状においては、社会的費用の観点からクルマの問題を追及しても現状を変えることは難しい。会としてできないことを言っても意味がない。産業構造という土台から問題にしていかななくてはいけない。

○公共事業抑制について会を持って検討しているが、同じ意見がある。経済をどうするかを検討が必要。費用対効果も考えて、社会が成り立つような仕組みを考えていく必要がある。

○クルマの数が大きく増加したために公共交通機関が衰退し、それに関連した雇用が減っている。クルマの普及により地域の商店がなくなるとそこでも雇用が失われていく。

○車を持つことがカッコよくないと思われる時代の到来を願っていたがそれが来ている。

○ドイツでは林業に力を入れ、それが自動車産業に匹敵する産業になってきている。自動車産業に代わる産業が発達すれば望ましい方向に向かっていく。

○トラック事業者は約6万社あり、合計60万人程度の雇用があると考えられる。一方、国鉄が解体され、特に貨物の分野で多くの失業者が出た。地方ローカル鉄道についていえば、たとえ

ば千葉のいすみ鉄道が頑張っているが、鉄道線路と平行して立派な国道が通っており苦戦している。行政も鉄道をなくす方向に向かっているともいえる。社会的費用の中で交通の問題を議論していくことが必要。

○原発の問題もクルマの問題も構造は同じで、どちらも経済的な観点からとらえると見えなくなるものがある。人権や働く喜びなども尊重しつつ、鉄道などの公共交通機関を拡大すれば雇用が増え、それが自動車産業の代替となる。

クルマ社会を問い直す会2012年度活動報告

2013.4.27総会決議 清水真哉(事務局担当世話人)

●2012年4月21日(土)、東京・世田谷区北沢タウンホールにてクルマ社会を問い直す会の第18回2012年度総会と、小林成基さんによる講演会「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」を開催しました。

●4月に相継いだ重大交通犯罪に鑑み、2012年5月1日、緊急声明を発表しました。(担当:杉田正明)

●2012年11月18日、環境交通まちづくり市民フォーラムでパネル展示を行いました。(担当:佐藤清志、井坂洋士、足立礼子)

●2012年12月8日、福岡市中央区天神エルガーラホールにて、クルマ社会を問い直す会西日本ミーティングを開催しました。このミーティングでは、内科医で糖尿病を専門とされている飯野研三氏(本会会員)による講演「病気と車の運転『低血糖と交通事故』—エコダイエットを広めよう—」と、杉田正明代表による会の活動報告「クルマ社会を問い直す会の政策要求について」の他、会員の交流会も行われました。(担当:林裕之)

●2012年総選挙にあわせ、クルマ問題と交通に関する政策を問う政党アンケートを各党に送付し(2012/12/1)、自由民主党、みんなの党、日

本維新の会、国民新党、共産党からの回答を得ました。(担当:杉田正明)

●2013年1月18日、社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会、一般社団法人全国届出自動車教習所協会、国家公安委員会、警察庁、内閣府に対し、「交通弱者を守る自動車運転教育についての要望」を提出しました。(担当:足立礼子)

●2013年1月28日、「交通弱者を守る自動車運転教育についての要望」について、高橋大一郎、佐藤清志、井坂洋士、足立礼子の四名が、全日本指定自動車教習所協会連合会、および内閣府共生社会政策担当交通安全政策担当官と懇談をしました。(担当:足立礼子)

●2013年2月28日、警察庁の「道路交通法改正試案」に対し意見を提出しました。(担当:足立礼子)

●会報68号、69号、70号、71号を発行しました。(担当:林裕之、足立礼子、杉田正明)

●東京月例ミーティングを9回(5/26、6/30、7/28、8/25、10/27、11/24、12/22、2/23、3/23)開催しました。いずれも土曜日。会場は5月のみ虎ノ門いきいきプラザ、その後は千代田図書館研修室で行いました。(担当:杉田正明)

クルマ社会を問い直す会2013年度活動計画

2013.4.27総会決議 清水真哉(事務局担当世話人)

◇新年度の重点テーマ

- 1) 自動車利用者に社会的費用負担を求める。(担当:杉田正明)
- 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) ドライブレコーダーの普及に取り組む。(担当:青木勝、佐藤清志)
- 4) 「衝突回避装置(対車輛、対歩行者、両方の事故回避、または、軽減を図る装置)」の普及に取り組む。(担当:田中牧)
- 5) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当:清水真哉)
- 6) クルマの要らないまちづくりについて問題提起する。(担当:清水真哉)
- 7) 駐車場の利用料金の問題に取り組む。(担当:林裕之)
- 8) 運転免許制度に取り組む。(担当:足立礼子、稲見正博)
- 9) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当:足立礼子、稲見正博)
- 10) 自転車市民権の確立に取り組む。(担当:高橋大一郎、稲見正博)
- 11) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当:林裕之)
- 12) 警察車両の公道上で業務遂行に際し、一般の道路利用者に危険を及ぼすことがないように警察に求める。(担当:清水真哉)
- 13) PM2.5・ディーゼル排気微粒子について理解を深める。(担当:杉田正明)

◇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)

◇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)
- 2) パブリックコメントなどへの対応
これまで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。

◇実施を検討している活動

- 1) 講演会・学習会
未定
- 2) パンフレットの作成
福岡での飯野研三さんの講演内容を冊子化する。(担当:林裕之)
- 3) リーフレットの作成
「運転免許制度についてのリーフレット」(担当:足立礼子、稲見正博)
「地球温暖化と自動車利用の関連」(担当:清水真哉)
- 4) 参議院選に際し、各政党へ公開質問状を出す。(文案作成担当:杉田正明)
・自分たちの主張を明確に出し、賛同してもらえるかを聞く形にする。

- 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。
 予定される活動地域：北海道、東京(取りまとめ担当：清水真哉)
- 6) 「こども環境学会」の団体会員を継続する。関われる行事には参加する。(担当：足立礼子)
- 7) 地域活動の促進
 名古屋ミーティングを実施する。(担当：青山泰人)
- 8) 他団体との交流の促進
 食糧、建築、交通機関など、安全を追求する団体との交流。(担当：田中牧)
- 9) 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」への入会への働きかけを進める。(担当：朝倉幹晴、田中牧)
- 10) 自動車会社への働きかけの強化。(担当：田中牧)
- 11) 色々な機会に、もっと頻繁に会の声明を出す。

◇来年度の総会の日程

2014年4月26日(土)予定



カイザイク

カイザイク
(会員K・Tさんの絵)

2012年度決算・2013年度予算
2013.4.27総会決議 **青木 勝(世話人)**

2012年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2012.4.1～2013.3.31) (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	1,243	1,243		会報作成費	280,000	244,079	*3
会費	550,000	605,000	*1	郵送・連絡費	120,000	154,010	
カンパ	100,000	104,020		事業費	60,000	20,000	*4
雑収入	3,757	1,400	*2	交通費	50,000	70,000	
				事務費	30,000	6,141	*5
				渉外費	30,000	10,000	*6
				会場費	70,000	75,575	
				雑費	15,000	0	
				次期繰越金		131,858	
合計	655,000	711,663		合計	655,000	711,663	

*1 納入者(167個人・団体)
 *2 会報・ブックレット等の売上

*3 会報67号から70号分
 *4 講演会(20,000円)
 *5 コピー・印刷費、振込料等
 *6 こども環境学会(10,000円)

2013年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2013.4.1～2014.3.31) (単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	131,858	会報作成費	270,000	*7
会費	600,000	郵送・連絡費	160,000	
カンパ	45,000	事業費	70,000	*8
雑収入	3,142	交通費	70,000	
		事務費	20,000	
		渉外費	20,000	
		会場費	80,000	
		雑費	10,000	
		予備費	80,000	
合計	780,000	合計	780,000	

*7 会報71号から74号分
 *8 講演会、冊子作成費等

2013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。どうぞよろしくお願いたします。(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：清水真哉(再任)
会計、名簿管理：青木 勝(再任)
渉 外：佐藤清志(再任)
会報作成：林 裕之(再任)、足立礼子(再任)、杉田正明(再任)
会報発送：杉田久美子(再任)
そ の 他：高橋大一郎(新任)

本会の地域別会員数

(2013年3月31日現在)

地方	会員数(人・団体)
北海道	23
東北	4
関東	77
中部	24
近畿	30
中国	10
四国	3
九州	7
合計	178

懇親会の報告

青木勝(世話人)

総会、講演会終了後、恒例の懇親会を開催しました。講演会講師の服部圭郎先生にも入っていただき、28名がにぎやかに歓談しました。

乾杯のあと、一人ずつ自己紹介をかねて、入会動機やクルマ社会に対する思いなど発表しました。自転車で日本一周を達成したつわもの

には拍手がおこりました。

今回は、初めてお会いする人や、何年ぶりかで会えた会員もたくさんいたので、うれしいやらなつかしいやらの気持ちとなりました。

また、沖縄からも参加していただき、全国的な組織だと実感したところです。

最後に「クルマ社会を問い直す会」活動を今年も頑張ろうと確認をして、終了しました。



乾杯の音頭をとる杉田代表(右)と清水事務局担当(左)

服部圭郎さん講演会「道路をつくと日本は衰える」 報告

足立礼子(世話人)

2013年4月27日、当会総会後の15:30~17:30、明治学院大学教授・服部圭郎さんによる講演会が行われました。服部さんは『人間都市クリチバ―環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり』、『道路整備事業の大罪 道路は地方を救えない』などの著書、またチェスター・リーブス著『世界が賞賛した日本の町の秘密』の翻訳でも知られています。講演では、国内外の道路やまちの写真、道路データなどを数々示されながら、道路とクルマ社会の課題を指摘されました。約1時間半の講演ののち、質疑が熱心に交わされました。ここでは講演内容の概要をお伝えします。

■ありあまる道路

私が『道路整備事業の大罪』を出版したのは2009年、民主党圧勝選挙の前。自民党時代が続く限り道路はつくられ続け、国債発行で未来の世代に借金を押しつけていたら国は滅びる、との思いから本を著した。その後、民主党政権となって道路政策も変わるかと期待した矢先に福島原発事故が起きた。原発推進の構造は道路と同じだが、原発の方が問題は大きく、日本の闇は深い。それはさておき、2012年12月に自民党政権が復活すると、道路特定財源復活論が出たり引っ込んだり、全く懲りておらず道路行政も先行きは暗い。

道路は足りないといわれるが、日本の道路は世界的に見ても高水準で、量も多い。道路全てを批判しているのではなく、つくりすぎている現実やつくられ方に問題がある。たとえば第二東名高速道路の設計速度は140km/hだが、この設計速度ではカーブが大きくなりトンネルが多くなる。事業費かさ上げのために設計速度を上げたのではと推測する。

拙著『道路整備事業の大罪』のタイトルは、『道路をつくと地方は衰退する』としたかった。道路にはよい面もあるがマイナス面も多く、地



方衰退問題の処方箋ではなく、副作用が相当あると記している。執筆のきっかけは、2004年にアメリカのデンバーに出張中、テレビの国会中継風の報道で貿易担当の役人が「日本はバカみたいにも通らない場所に道路を整備したりしているから、いつまでもアメリカに追いつけない」と言っていた。その現実、日本の道路政策の愚を伝えたかった。

アメリカは公共交通が少なくサービスも悪く、どこへ行くにもマイカーのクルマ王国。そのアメリカと日本の高速道路、ショッピングモール駐車場、郊外道路などを比べてみると(講演では写真紹介)、どちらか区別がつかないほど日本の道路は立派(ただ、速度に関しては、アメリカは小学校付近などは速度制限があり、取り締りも厳しい)。

■捏造される道路整備

国土面積あたりの道路延長(km/km²、2007年データ)は、日本は3.16でアメリカの3倍。ドイツは日本とほぼ同じ面積で日本より平坦地が多いため可住面積がより広いが、0.66と日本の2割しかない。人口は日本の2/3。ドイツはアウトバーン(Autobahn・高速道路)を整備すると、以前あった幹線道路はつぶして維持管理費を抑える。

日本は約7割が山林の地形で可住面積が少ない。可住面積あたりの道路延長を比較すると、日

本はドイツの14倍、イギリスの7倍、イタリアの5倍と、際立って多い。人口1万人あたりの道路延長は、ドイツは日本の1/4。ドイツも自動車メーカーが力を持っているが、道路整備にはあまり力を及ぼせないとわかる。

日本の道路は先進国の水準に及ばないというが、質、国土面積あたり道路延長などいずれも日本の方が高水準。しかし、自民党政府は平成25年度の道路予算をさらに上げた。毎年度発行の『道路行政』（道路行政研究会著）では道路整備推進をうたっている。この本では、日本より道路水準の低いイギリスやイタリアは比較からはずしている。一方、国土が広いのに自動車保有台数のまだ少ない中国を入れ、保有台数あたりの道路延長を比較して日本ももっと道路を増やせという。こういう比較にはウソがある。

■道路の弊害1：周辺環境が悪化する

（大きい）道路ができると地域に用のない通過交通が流入するようになる。すると、騒音、排ガス、交通流増大による心理的圧迫、自然環境への悪影響、生態系の分断、アスファルト舗装による透水性の悪化などの問題が起きる。東京の環状7号線沿いの杉並区堀ノ内は光化学スモッグが日本で初めて発生した所。環状6号線などにも生活環境の悪い所が多い。

ここ（講演会場の東京都世田谷区下北沢）は道路が狭く通過交通が入りにくい。26m道路をつくる計画があり、両方行き止まりなのでし

くは大丈夫だと思うが、いずれどこかにつながると通過交通が入ってくる。

■道路の弊害2：地元の商店街は基本的には廃れる

道路の出現は、地元の商店街から大店舗のできる郊外部やロードサイド（幹線道路などの道沿い）へ人の流れを変える。商店街は、商店が「集積」することで魅力を発揮するが、道路は空間を均質化させ、集積の魅力を削いでしまう。また、道路は面的な移動を促進させる。クルマで一度に大量購入する人が増えて買い物に出る回数が減り、個人商店は不利になる。商店街は地価が高く、駐車場が整備しにくいのも不利。そうしたことから廃れやすい。

★奪われる賑わい…永福町と下高井戸の例

東京都杉並区の永福町商店街は抜け道道路のため歩きにくく、店が減っている。一方、同区の下高井戸商店街はクルマが通りにくく、賑わいがある。駅の乗降客数は永福町3万人、下高井戸4.5万人だが、下高井戸の売り場面積は永福町の2倍で年間商品販売額も2倍。自動車が通行しにくい条件が優位に働いている。下北沢も同様で、狭い道路が商店活性を助けている。

★道路はなぜ商店街にマイナスなのか

商店街にクルマが通ると安心感や心地よさが失われ、ゆっくり買い物を楽しめない。ディズニーランドの中に車が走っていたら、と想像すればわかるだろう。道路の反対側にも行きにくい

（人の移動の自由を奪う）。道の両側に自由に行き来できれば店舗密度は倍になるのに、日本の商店はそれをなかなか理解しない。社会実験で効果を理解できた町は実行している。

道路ができるとユビキタス（どこにでもあるという意味）な景観になり、その土地らしさがなくなる。また、道路沿いは建築物の容積率が上がり、地価も上昇するため大手店舗しか立地できなくなり、地域の個性は喪失する。



下北沢でも道路拡張に賛成する人は、地価上昇や大店舗建設を望んでいる。ゼミ生のヒアリング調査では、チェーン店が増えて家賃相場が上がり個人商店の財政が厳しい様子。しかし、下北沢に人を呼び寄せる魅力はチェーン店ではなく個人商店にあり、最近では客足が遠のいているという。

★道路に殺された商店街…魚籃坂^{ぎょらん}の例

東京と大阪は、自動車での移動が不便で集積の魅力があるため、商店街が多く生き延びているが、道路により商店街が廃れた所もある。

東京・目黒区の魚籃坂は、昭和30年頃は都電ネットワークの重要な乗り換え駅で、麻布十番とライバル的な賑わいを見せていた。しかし、幅員30mの桜田通りができてから衰退し、10年ほど前に白金高輪駅が開業して高層マンションがどんどんつくられ、商店会の加盟店は180から60に減少した。横断歩道の間隔が500mもあり、道路も気軽に渡れず、商店街が分断された。地方都市と同じことが都心部でも起きている。

★道路を作っても…群馬県太田市の例

群馬県太田市の駅前には区画整理で立派な道路をつくった。当時東日本最大のショッピングセンター(SC)・イオンが市郊外にできたのに対抗して道路を作り、活性を図ろうとしたが、SCの方が儲かるため、駅前店舗に入る店主がいない。やむなく商店会長が風俗店に貸すと雪崩を打って皆同調し、風俗街と化した。群馬は日本でクルマ保有率が最も高い県で、大規模SCが多い。自動車に対する警戒意識がないと、こういう景観が出現してしまうのだろう。他にも同様なケースの町がある。

■道路の弊害3：危険が増す

道路が増えると、歩行者と自転車が被害に遭う交通事故は確実に増える。特に高齢者と児童は危険にさらされる。歩く人と自転車のための道路整備は進まない。

かつて日本の子どもたちの遊び空間の主役は道だったが、その道で遊べなくなったのは1960年代半ばで、やがて法で禁じられた。1953年に比べて99%の遊び場が失われたといわれる。空き地も駐車場になり、公園に行くまでの道にも危

険がある。子どもは寄り道ができなくなり、自立も妨げられている。児童公園の調査では、クルマが多い所の公園は使われていない。高齢者の引きこもりも増える。

また、クルマ社会は子どもの肥満も増長させる。アメリカでは肥満児の割合が30%を超えている。自転車・徒歩通学の生徒の割合は15%以下、9歳児が自由に移動することが許されている行動範囲は1970～90年の間に1/9に縮小した、という現状がある。

日本の子どもの死因のトップは事故死、その1/3が自動車。自動車は子どもにとってまさに天敵である。

■道路の弊害4：コミュニティが分断される

ホイチョイ・プロダクションの馬場監督は「環状7号線が整備されて、コミュニティが分断された」と言っていた。大きい道路では横断歩道が少ないうえ、中央分離帯で渡れないようにガードレールを設け、さらに植え込みを作り、歩行者を渡らせまいとする。東京の豊洲や門前仲町なども広い道路で分断状態。安心して歩ける道路環境を作るべきなのに、横断歩道前には「おじいちゃんおばあちゃん、あぶないよ」の大きな垂れ幕。これが都の都市計画。

歩きにくくなると人は出歩かなくなり、自らがハンドルを握るようになる。隣人との出会いも減り、コミュニティへの理解も薄くなる。サンフランシスコの都市デザイナー、ドナルド・アプリアードの有名な研究で、自動車交通量の少ない道路の沿道住民の1人あたりの友人数は交通量の多い道路の3倍以上という報告もある。都下小平の道路328号線計画、調布の若葉通りなども自然破壊とコミュニティ分断が懸念されている。

自動車のスピードも影響があり、サンフランシスコでの私の研究では、商店街を歩く人の数は自動車のスピードが速いほど少なくなるという結果だった。自動車と人間は折り合いが悪い。

■道路の弊害5：将来にわたり借金だけが残る

平成25年の道路事業費は3.3兆円で、23年の3.1兆円をも上回る。加えて、社会資本整備総合

交付金（国費9000億円）、防災・安全交付金（同1兆600億円）などが道路整備に充ててよいとして計上されている。平成23年と25年を比べると維持管理費用、補助事業、有料道路事業が増えている。さらに、「国土強靱化」の名目で10年間で200兆円を注ぐと公言しており、大都市圏環状道路等の不要不急の大型開発が進められようとしている。我々の税金で借金を返すことになる。将来が暗い。

役人の世界は、税金を使って縄張りを拡張した人が出世するシステム。無駄な道路をつくる理由づけはいくらでもひねり出すことができ、その知恵が評価される。道路をつくらぬ方がよ

い理由は求められていない。

また、道路増設で人々が喜ぶという善意に基づく誤解をしている行政マン、道路ができて地価上昇で得をすると考える地主、道路が増えれば渋滞が減ると考えるドライバー（自分が渋滞の原因だとは考えない）、等々も世には多く、それらも道路推進の要因。

しかし、道路をつくり続ける愚を、賢明な他の国々はすでに気づき始めている。旧東ドイツのデッサウは、人口減少に伴い公共住宅を取り壊すのと同時に道路を公園にしている。よい住環境を作り出そうという発想。そうした気づきは将来の明暗を分けるだろう。

レポート
会の活動

交通弱者を守る運転教育について、 関係機関と懇談

足立礼子（世話人）

会報71号でお伝えしましたように、「交通弱者を守る自動車運転教育についての要望」を2013年1月に関係機関に提出しました。提出先のうち、全日本指定自動車教習所協会連合会と内閣府とは、同月末に懇談をしていただきました（井坂洋士さん、佐藤清志さん、高橋大一郎さん、足立が参加）。その内容と、警察庁、国家公安委員会の対応について報告いたします。

●全日本指定自動車教習所協会連合会 （略称：全指連）

事務局長の中俣進さん（前職は警察庁交通局）と懇談しました。全指連は全国の指定自動車教習所のうち1309か所が任意加入している連合組織です。加入教習所の経営・運営面での調整が主な仕事で、少子高齢社会の中でクルマ離れも進む折、経営の厳しい教習所が多く、その対応策が最大の課題のようです。

会が要望する教習教育等については「警察に権限があって関与できないことが多い」と最初に言われました。交通弱者を守ることにについては、「非常に重要です。クルマ対クルマには“信頼の原則”が当てはまるが、歩行者は物理的ハン

ディのある存在でクルマとは対等ではないので“信頼の原則”は当てはまらないと考えている」とのご見解です。しかし、交通弱者優先の思想がドライバーに欠けている現実を伝えると、「教育は教習で行っているはず。歩行者妨害の取締り件数も全国的にみて増えているのだが……」と納得がいかない表情でした。また、教習車が通学中の通学路を通らないよう指導してほしいという要望については、「路上コースは都道府県の公安委員会の認可が必要で、警察も管理しているはず」とのことです。

教習所の指導教官が自転車の指導もできるように養成を、という要望については、「全指連は地域の交通安全センターとしての役割を発信しており、自転車指導員が増えることは望ましい」と回答されました。かつて中俣さんが副所長を務めた安全運転中央研修所（ひたちなか市）では自転車指導員講習を実施しており、そこを受講する教官が近年増えているそうです。とはいえ、苦しい経営状況の教習所では、自転車指導までは手が回らないのが実情のようです。最後に「ぜひ警察と懇談を」と勧められました。

（感想：全指連は、「自動車運転者教育の健全

な発達をはかることによって、交通の安全と社会公共の福祉に寄与することを目的とし、…指導監督機関（警察庁）と業界との橋渡し役を果たすとともに、各指定自動車教習所のレベルアップを…」とHPにあります。交通安全のために警察庁と協議して教習内容を見直すようなことは、残念ながらないようです。しかし、教習所の経営が厳しいときほど、教習生集めのために肝心の教育が甘くなることはないかとの危惧も感じます。運転教育現場の統括組織として、安全運転教育についての前向きな取り組みをお願いしたいと思います。）

●内閣府 共生社会政策(交通安全)

交通安全担当の事務官の諸隈繁浩さん(警察庁より異動)と、主査の道岡健吾さんと懇談しました。最初に、運転者教育や教習所のシステムは道路交通法に定められていること、内閣府の中央交通安全対策会議では毎年交通安全基本計画を出していることなどの説明があり、交通安全基本計画の冊子も渡してくださいました。

私たちは、「第9次(平成23～27年度)交通安全基本計画では「人優先」を基本理念に掲げてあらゆる施策を推進すると書いてあるが、歩行者・自転車事故の比率は増えていて昭和45年と同じ」、「次期の第10次交通安全基本計画にもさらに運転者教育を含めて対策を盛り込んでほしい」等と伝えました。それについて諸隈さんは、「第10次交通安全基本計画のための会議は今もぼちぼち始まっているので、関係有識者にも要望を伝える。交通安全基本計画作りでは、被害者団体などからの意見聴取も実施する予定」と回答されました。また、内閣府は主に「交通安全教育」を担当しており、毎年春秋の交通安全運動週間ではポスターやチラシを作って市民に啓発したり、三世代交流事業で高齢者の歩行疑似体験をしたり、反射材の普及をしたりしているという説明がありました。

しかし一方で、「内閣府の交通安全対策の予算は1億5千万円で10年前の1/3に減らされており、できることに限界がある」との現状も吐露。私たちは、「会の要望する運転者教育は内閣府担当の交通安全教育とも関連する。また、親子で

安心して歩ける環境作りは、内閣府の共生社会政策の理念とも重なる。チラシ配布だけでなくより有効な方法を考えていただきたい」と要望しました。

(感想：内閣府とは2011年秋に運転免許の基準強化を求める意見書を提出した際にも懇談しました(会報66号参照)が、そのときも、内閣府における「交通安全」の位置づけの低さを感じました。ホームページを見ても、交通安全は共生社会政策の最後につけ足しのように記されており、お話にあるように予算もわずかです。交通事故は減っているとはいえ、毎年90万人以上の人が死傷し続けているという事態は極めて異常です。交通安全計画策定を行うのなら、対策の統括機関として全力を傾けていただきたいと思います。)

●警察庁

交通局に懇談を申し入れるべく何度も電話をしましたが、広報課が「担当者が必要と思えば返事をする」と言うのみで、直接担当課に取り次いでもらうこともできません。懇談をした全指連と内閣府の方は「これらの問題は警察庁が主に関与する。警察庁と懇談を」と言うので、4月初旬にそのことを記した懇談申し入れの手紙を再度送り、「懇談が不可なら書面での回答を」と返信用封筒も同封しましたが、5月末日時点でなんの回答もありません。このような対応はたいへん残念です。

●国家公安委員会

3月に郵送で以下の回答がありました。

「貴会からの書面を拝見しました。御要望については、参考として、警察庁の関係部門に回付しました。国家公安委員会としても、引き続き、交通の安全の確保に向けた各種施策が推進されるよう、取り組んでまいります。

平成25年3月14日 国家公安委員会」

国家公安委員会と警察庁は毎年連名で「交通安全業務計画」を出しており、そこには、安全運転の確保として、運転者教育の充実、自動車教習所における教習の充実等々の推進も掲げています。運転免許証の交付は都道府県公安委員

会が行っています。ただ、国家公安委員会は、「個々の具体的な警察活動について警察庁を管理し……」（ホームページより）とあるものの、実質的には大臣のほか5名の有識者で構成される行政委員会、月4回ほどの会議しか開かれて

おらず、実質的な業務主体も権限も警察庁にあるようです(2011年に意見書提出をした際の警察庁の話からも推察されました)。したがって、今回は懇談ではなく書面での回答を求めたものです。



道路交通法改正試案へのパブリックコメント提出

足立礼子(世話人)

2013年2月に警察庁から、いくつかの道路交通法改正試案が出され、そのうち以下の項目について、会としての意見を提出しました。

1 「一定の病気等に係る運転者対策」 ア(書面による病状の質問制度及び虚偽回答に対する罰則整備)、イ(医師による任意届出制度)についての意見

●改正試案の問題点

- ・病気があってもその自覚がない人、医者にかかっていない人は質問に正しく答えられない
- ・虚偽の回答は事故が起きてから発覚するケースが多いので、罰則を設けても虚偽回答が減る見込みは低い
- ・薬物中毒者などは質問に正直に答えるはずもない
- ・医師の任意届出は、患者との関係悪化を懸念してためらうことが予想される

等の点で、改正試案は事故を未然に防ぐ効果は薄いと思います。

●事前検査の義務づけ制度の導入を

懸案の事故を防ぐには、免許取得・更新前に、運転に支障を及ぼす恐れのある病気の有無に関するなんらかの検査の義務づけ制度が必要と考えます。検査体制整備は、専門医の不足などの現状をふまえ、以下のような案を提案します。

1：複数の専門医による検討会において、現時点で有効性の高い検査方法、判断基準（運転

可・不可・要再検査等）を定める。てんかんや無自覚性低血糖など診断が難しい病気は、問診で疑わしい者を発見し、専門医による再検査を促すなどの対応策も検討する。また、検査方法、判断基準は、医療の進歩等に合わせて適時見直しを行う。

- 2：1の検査方法、判断基準を公安委員会認定とし、全国各地に認定検査機関を設ける（民間病院の協力も求める）。免許取得・更新希望者はその検査機関で受診し、所定の診断書を公安委員会へ提出する。
- 3：公安委員会は、運転不可や要再検査の判定がある者には免許交付は保留とする。

このような制度を導入すれば、てんかんなどの病気や薬物依存などの隠ぺいは激減し、睡眠時無呼吸症候群、無自覚性低血糖など本人に自覚のない病気の発見にもつながります。この対策は、自動車という危険物の運転を許可する公安委員会が安全確保の責務上とるべきものだと考えます。国民の権利やプライバシーの侵害という次元の問題ではなく、むしろ検査でなにかの病気がわかり、自分が事故を起こす危険性の芽が摘み取られるなら、良識ある国民は納得すると思います。制度導入には時間はかかると思いますが、その意義を国民に伝えて理解を求め、実現に向けて前向きな検討をお願いいたします。

病気と車の運転『低血糖と交通事故』②

■無自覚性低血糖と車の運転

糖尿病は爆発的に増加していますが、糖尿病患者さんの運転で問題になるのは低血糖であります。血糖値は炭水化物を食べると上がり、運動すると下がります。故に、食後の運動が必須であり、通勤や買い物は自転車や速歩が理想とされます。食事療法や運動療法で血糖値が下がらない場合（実際は治療が不十分な事が多い）は飲み薬やインスリンで血糖値を下げます。ただし、飲み薬やインスリンを使用したものの、食事に含まれる炭水化物の量が少なかったり、運動しすぎると低血糖となります（図1）。日常生活で低血糖の原因は多く（表1）、食事、体調、運動、インスリンや飲み薬等が含まれます。

図1 糖尿病患者の血糖値の変動例

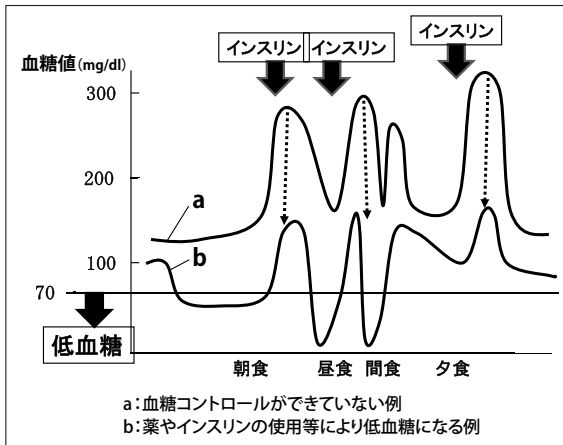
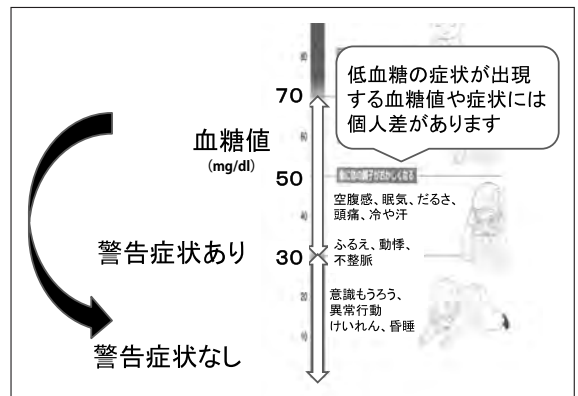


表1 低血糖の原因は多い

- ① 食事の間隔をあげ過ぎた
- ② 食事の量が少ない
- ③ 下痢をした時
- ④ いつもより運動し過ぎた
- ⑤ 朝食前の運動
- ⑥ インスリンを注射した直後に運動
- ⑦ 飲み薬やインスリンの量の間違い
- ⑧ 飲み薬の働きを強める薬を併用

低血糖の症状は図2に示すように、通常、血糖値が70mg/dlをきると、空腹感、眠気、だるさ、頭痛、冷や汗が生じ、50mg/dlをきるとふるえ、動悸、不整脈が生じます。このような症状を低血糖の警告症状と言ひ、この時点で対処ができれば低血糖は改善されます。しかしながら、そのまま放置して30をきると意識もうろう、異常行動、けいれん、昏睡が生じる。このまま処置をしないならば死亡します。

図2 無自覚性低血糖とは



ただし、低血糖の症状が出現する血糖値や症状には個人差があります。我々糖尿病専門医は、患者さん各々に、どのくらいの血糖値でどのような症状がでるか確認を促しています。ある患者さんは空腹感と眠気から始まるかもしれませんが。他方別の患者さんは頭痛が低血糖の合図かもしれません。個人個人が自分の低血糖の症状を確認しておかないと低血糖と認知できない恐れがあり、そのまま処置を行わなければ血糖はさらに低下し、最悪意識もうろう、異常行動、けいれん、昏睡が生じ、自分では低血糖の処置ができなくなる危険があるわけです。

車の運転で特に問題となる無自覚性低血糖とは、低血糖の症状（警告症状）がなく、自分で低血糖が自覚できないまま、意識もうろう、異常行動、けいれん、昏睡が生じる場合の事を言ひます。無自覚性低血糖が起きやすい病態として、

一番目は低血糖を繰り返す例があります。低血糖を繰り返す事で血糖値を上げるホルモンの分泌が鈍くなり、より血糖値が下がり、症状もわかりにくくなります。1型糖尿病(若年型でインスリン必要)、2型糖尿病(成人型で通常は経口薬で治療)でインスリンが必要な例、腎不全を合併している例(薬やインスリンの代謝が障害され血液中に残存しやすくなる)、高齢者(腎機能障害の合併が多い)、アルコール摂取者、血糖コントロールの良い例であります。血糖コントロールが良い事は糖尿病の合併症を防ぐためには重要ですが、過ぎたるは及ばざるがごとしで、血糖値が良いという事はいつでも低血糖になっておかしくないという事です。二番目は糖尿病になってからの期間が長い人で、自律神経障害を合併している例です。その場合、血糖値を上げるホルモンの分泌が鈍くなり、より血糖値が下がり、症状もわかりにくくなります。

近年の糖尿病の治療の進歩と高齢化により低血糖が起りやすくなってきています。すなわち血糖をより低下させるための強化インスリン療法という1日4~5回インスリンを打つ方法の普及、従来の薬剤(経口剤、注射)と新規薬剤(経口剤、注射)との併用による思わぬ低血糖の発現、高齢化による腎機能障害患者の増加があげられます。他方、低血糖が起りにくい経口剤、注射が使用することができるようになってきており、それらの薬剤をうまく使うことができれば低血糖の危険を減らす事もできると思われれます。

無自覚性低血糖を診断するには、過量のインスリンを打って低血糖を起し症状を確認することが直接的な方法です。しかしながら、この診断方法は、大学レベルの病院で行われる特殊な方法であり、日常臨床では行われません。その場合、過去に低血糖による意識消失や昏睡がないかどうか、問診を行うことで判断することになります。または、低血糖の際の血糖値と症状を確認することで、低血糖時の警告症状が無いのであれば、無自覚性低血糖の合併が考えられます。また、上述した二つの病態を区別する必要があります。一番目の低血糖を繰り返す例では、低血糖の頻度が少なくなれば低血糖は自

覚されるようになります。故に、このような例ではある一定期間運転を控えることで運転中の危険は回避できると思われれます。二番目の糖尿病になってからの期間が長い人で、自律神経障害を合併している例では、無自覚性低血糖が回復することは難しく、運転は生涯禁止にすべきと思われれます。ただし、実際の臨床現場ではこの2つの病態を区別するのは必ずしも容易ではありません。従って、少なくとも過去に低血糖による意識消失や昏睡があった例には運転を禁止すべきではと思われれます。

低血糖を考える上で糖尿病でよく測定するHbA1c(グリコヘモグロビン)について知っておかなくてははいけません。この検査は過去1~2カ月の血糖の平均値を表すものです。血糖そのものは食事や運動の影響を受け常に変化しており、安定した血糖の平均値を表す指標が必要です。6.9%以上が血糖コントロール不良、6.8%以下が良好です。正常は5.5%ですが、経口薬やインスリンを使用している例では、正常値まで下げる必要はないわけで、7.5%より低くなると低血糖が起りやすくなってきます。6.8%以下に下げることが、合併症を防ぐためには必要ですが、より低血糖の危険は増します。特に高齢者で心臓病等の合併症を伴っている例では、血糖を下げ過ぎることにより死亡事故が増えることが知られています。

当院で経験した例は64才男性の1型糖尿病に慢性腎不全を合併した例であり、数年前、仕事が忙しく昼食ですいかだけを食べたところ、椅子に座ったまま意識を消失、以後も時々低血糖が生じ、血糖33~43でも時々冷汗、眠気や倦怠感はあるものの症状に乏しく、食事が少ない時に低血糖になっていました。本例は無自覚性低血糖の例であり、治療として1日4回のインスリンを打っていましたが、HbA1c 10.5%と血糖コントロール不良でした。HbA1cが高いのに低血糖が起きているということは、1型糖尿病でインスリンの分泌が枯渇しているために、食べ過ぎたりインスリンを打ち忘れると血糖が高くなり、他方、食事時の炭水化物の量が少なかったり、食事が遅れる時には低血糖になり得るという具合に、血糖の変動が大きい事を意味し

ています。本例ではインスリン量を減量することや、通常食前に打つインスリンを食直後に打つように提案することで対応しました。車の運転は危険なので止めるように説得しましたが、仕事(自営業)のため必要ということでした。

当院外来に通院中の糖尿病患者さんについて、運転と低血糖調査(387人)を行いました。62%の患者さんが車を運転しており、男性で年齢が若いほど運転していました。治療法は約8割の患者さんがインスリンまたは薬を使用しており、全体の半数で低血糖が起きやすい薬やインスリンを使用していました。運転する糖尿病患者214名で調べると、平均年齢58才、車を運転する時間の平均は1日90分、週5回で、平均のHbA1cは7.5%でした。その内低血糖の経験がある例は約3割(74名)で、インスリン使用者、腎臓が悪い人ほど多く起きていました。その74名中低血糖がわかりにくいと答えた例は16名、低血糖による意識障害を来たした事がある例は5名、運転中に低血糖を起こした事がある例は10名、低血糖による事故を起こした事がある例は1名でした。同様に低血糖の対策について運転する214名中、低血糖の対処法を理解している例は143名でしたが、実際に運転時にブドウ糖を所持している例は86名と少なく、運転を控えている例は33名、運転前に血糖測定を行っている例はたったの8例でした。

低血糖による意識障害でミキサー車を暴走させ、歩行者の女性3人を死傷させた29歳の女性運転手の例では、裁判で、「低血糖の際、回復するまで休憩するように」と医師から注意されていたにも関わらず、意識が朦朧としていることを理解しながらも、そのうち収まると事態を軽視して運転を続けたことが判明しています。また、大学生を死亡させた33歳の女性トラック運転手の例では、仕事前に必要以上のインシュリンを打った事が原因でした。68才の男性の例では事故前にインスリン注射を打ち、医師の指示を無視して食事を摂らなかったため、低血糖で意識障害を来しました。それ以前にも物損事故を起こし、家族が警察官に「糖尿病が原因」と伝えましたが、この情報は県警内部では共有されず、男は免許を更新していました。さらに

46才の男性の例ではインスリンを注射し夕食を取った後、スポーツジムから車で帰る途中、高校生をはね、頭に傷を負わせ死亡させました。この例では運動による低血糖が原因と考えられ、インスリンを打った後、食事を摂ったとしても過度な運動は低血糖の危険があり運転を控えるべきと考えられます。国内では年間2~3件低血糖による死亡事故が発生しています。運転中の低血糖の予防策としては表2の様に食事や運動を含めたくさんの対策が考えられます。実際これらのことを糖尿病患者に啓蒙教育していく必要があります。

表2 運転中の低血糖の予防策

- | |
|--|
| <p>(1) 空腹時や、低血糖発作が起きやすい時間帯の運転や外出を避ける→食後も起きうる。
運動後の運転は控える</p> <p>(2) 運転前に血糖を測定(100以上を確認)→運転中も休息を取り測定. 夜間(3時)の血糖測定</p> <p>(3) 長い時間連続して運転しない</p> <p>(4) おかしいと思ったら直ちに車を止めて低血糖の処置をする。血糖値の確認の有無によらずその日は運転しない</p> <p>(5) ブドウ糖やクッキーなどを携帯</p> <p>(6) カフェイン入りの飲み物を飲む</p> <p>(7) インスリンや薬剤開始時、増量時は運転をしない</p> <p>(8) 低血糖の起きにくい薬剤(インスリン)に変更</p> <p>(9) 血糖コントロールの目標値を高めに設定
(ハイリスク群)</p> <p>(10) 自分の低血糖症状を覚えておく
(低血糖認知訓練:血糖測定)</p> |
|--|

■認知症と車の運転

近年高齢者の増加に伴い認知症が増加しています。以前74才の男性がブレーキとアクセルを踏み間違い、私の家の近くのホームセンターに突っ込み1人が亡くなる事故がありました。似たような事故は全国で年間7000件程度発生しています。認知症患者が13人を死傷させた多重衝突事故では、持病を知り運転を止めなかったと

して、同乗者が重過失致死傷容疑で書類送検されています。認知症の方の運転の特徴としてはセンターラインを越える、路側帯に乗り上げる、車庫入れに失敗する、逆走する、ブレーキとアクセルを間違えるというのがあります。

■睡眠時無呼吸症候群と車の運転

睡眠時無呼吸症候群とは睡眠中、呼吸が止まる、大きないびきをかくことにより十分な睡眠が取れずに日中激しい眠気におそわれる病気です。原因としては肥満、顎が小さい、閉経後、老化、喫煙等が上げられ、特に欧米の人に比べ日本人はあごが小さい人が多く、日本人では軽度の肥満でも発症することが知られています。当院の72才男性で1時間に91回の無呼吸を認めた例では、読書、座って人と話をしている時、手紙や書類を書いている時に眠くなり、1週間に210分運転していました。一時治療するも放置し、運転を続けていました。当院の睡眠時無呼吸の患者で運転している26名で調査すると、治療中の例は12名、未治療の例は14名で、その内特に事故の危険が高い、1時間に30回以上息が止まっている例が5名いました。実際睡眠時無呼吸症候群があっても診断されずに運転をしている例は相当数いるものと考えられます。

以前首都高であった4人が死亡した事故では、渋滞で減速していたワンボックス車に、70才の男性が運転するキャリアカーが追突。男性は「覚えていない。気付いたときには、車がすぐ目の前にあった」と供述し、睡眠時無呼吸症候群が

原因であることが判明しています。飲酒している人より、重症の睡眠時無呼吸患者さんの方がハンドル操作ミスが多く、居眠り運転事故を起こしたドライバーの30%に「睡眠時無呼吸」の症状があったそうです。また、厚生労働省の調査では、居眠り運転交通事故の8人に1人に無呼吸があったことが報告されています。

平成13年度の道路交通法改正では重度の眠気の症状を呈する睡眠障害で治療を受けていない場合、免許の拒否・保留・取消または停止の対象となっています。運転時間が長いほど肥満になりやすく、睡眠時無呼吸症候群も合併しやすいと考えられ、可能な限り車の運転から徒歩や自転車に交通手段を変更することで、肥満の解消、睡眠時無呼吸症候群による事故の防止につながると考えられます。

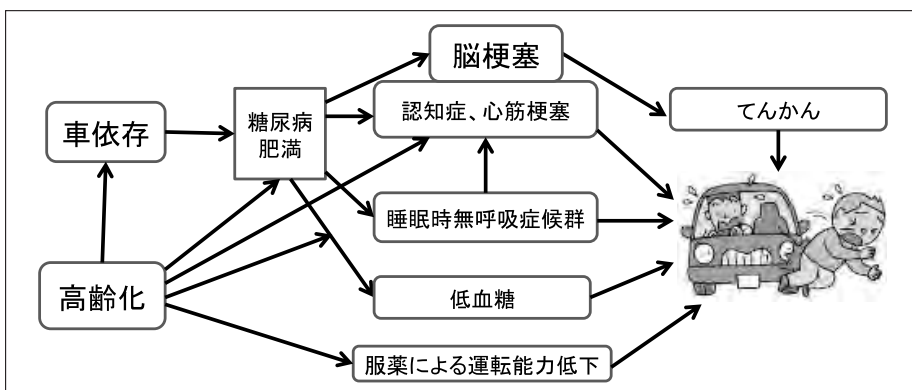
■生活習慣病と車の運転

図3の様に車に依存する生活は生活習慣病の増加を介して事故の増加の原因になっています。実際今回の調査では、薬やインスリンを使用していて車を運転している糖尿病患者の血糖コントロールHbA1cは7.5%と、車を運転していない患者の7.1%より悪いことがわかりました。筋力、認知機能は糖尿病患者に限らず健常者でも40代から低下しており、40代から運動し足腰を鍛えることで、糖尿病、寝たきり、認知症予防が期待されます。

(福岡県古賀市在住)

※飯野さんの論文は次号にも連載の予定です。

図3 車依存と病気～事故増加



高速ツアーバス・貸切バス問題、再考

◆はじめに

関越道での高速ツアーバス事故から1年が経過した。

国土交通省内に設けられた各種の検討会（「バス事業のあり方検討会」「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」など）においても、安全強化に向けた議論が重ねられ、報告書がとりまとめられた¹。報告書の内容をどう評価するかは意見のわかれる部分もあると思われるが、少なくとも、規制強化に向けた動きは評価できる。

ところで、この件に関する新聞報道をみると気になることがある。それは、規制強化・安全対策の強化によってコストも増加することを、否定的なニュアンスでとらえる記事も見受けられることだ。中には、「利用者が不便になる」という記述もあった。

なるほど、それらの記事が指摘するように、実際、コスト負担のできない事業者は事業から撤退を余儀なくされるだろう。だが、だからといって際限なく安価なサービスを求める行為は、運転者の過酷な働き方や運行管理・労務管理の不備を容認することになるのではないか²。安ければそれでよいのか。事故の記憶がはや風化している感もあるいま、本稿であらためてこの問題について考えていきたい（なお、同じテーマで本誌第68号にも短文を書いているのであわせて参照されたい）。

◆貸切バスなど運転労働者の働き方

・蔓延する違反状況

関越道での事故でも、2007年の大阪・吹田市での死傷事故でも、共通していたのは、運転者の過酷な働き方やずさんな労務管理だった。

例えば吹田市での事故では、報道によれば、事故を起こした月の休みは1日だけで、10日以上連続で長野－大阪を乗務し、しかも、交代要員が不十分で1人で深夜運転業務に長時間従事していたという。また関越道での事故では、名義貸し・「白バス（無許可営業）」行為、日雇いの雇用のほか、運行指示書の未作成、点呼の未実施、乗務員台帳の不備、健康診断の未実施、日雇いの雇用など多岐にわたる項目で法令違反が明らかになっている³。

ただ問題は、こうした働き方や労務管理が規制緩和以降の貸切バス業界では珍しくはないことである。吹田市での事故をうけて行われた監査や調査の結果がそのことを明確に示していた。今回もそうだ。関越道での事故をうけて行われた「貸切バス事業者の緊急重点監査の結果」によれば、**図表1**のとおり、何らかの指摘を受けた事業者はじつに8割を超えている⁴。安全確保の観点から禁止されている日雇い運転者を選任していた事業者も22者みられる。違法状態が珍しくない、あるいは、常態化している、といっても誤りではないだろう。

・急増する健康起因による事故

働き方をめぐる問題のみていく。まず運転労働者全体の状況を見る。（1）「道路貨物運送業」及び「道路旅客運送業」では、それぞれ4人に1人ないし5人に1人が、「過労死認定基準」（週の総労働時間が60時間以上≡所定外労働が月80時間以上）に達するような働き方をしている（総務省「労働力調査」。図表は省略）。いわば「過労死予備軍」である。（2）実際、運転労働者は過労死がもっとも多い職種である（厚生労働省「脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況」。**図表2**）。（3）関連して、「重大事故」のうち、「健

1 報告書や各種資料が以下からダウンロードできる。国土交通省「関越自動車道における高速ツアーバス事故を受けた安全性向上の取り組み」
http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_002069.html

2 移動の権利をどう保障するかという問題があるが、本稿の直接のテーマではないので別の機会に論じる。

3 国土交通省「(有)陸援隊への立入検査において発見された法令違反が疑われる事項について」2012年5月8日発表。

4 国土交通省「関越道における高速ツアーバス事故を受けた緊急重点監査の結果概要等について」2012年7月18日発表。
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000099.html

図表1 貸切バス事業者の緊急重点監査の結果概要

単位：者、%

緊急重点監査の対象事業者	298	100.0
立入検査時に指摘を受けた事業者〔精査中〕	250	83.9
(1) 乗務時間等の基準	192	64.4
一部（6件未満）遵守されていない	131	44.0
多数（6件以上16件未満）遵守されていない ^{注2}	54	18.1
大多数（16件以上）遵守されていない ^{注1}	7	2.3
(2) 運転者に対する点呼	48	16.1
一部（20%未満）実施されていない	30	10.1
多数（20%以上50%未満）実施されていない ^{注2}	13	4.4
大多数（50%以上）実施されていない ^{注1}	5	1.7
(3) 運転者に対する指導監督	118	39.6
一般的な指導監督		
一部（50%未満）実施されていない	78	26.2
多数（50%以上100%未満）実施されていない ^{注2}	28	9.4
全く実施されていない ^{注1}	3	1.0
特別な指導		
多数（50%以上）実施されていない ^{注2}	31	10.4
(4) 日雇い運転者	22	7.4
1名選任していた ^{注2}	7	2.3
複数選任していた ^{注1}	15	5.0
(5) 名義貸し ^{注1}	1	0.3
(6) 営業区域外で運送していた	50	16.8
(7) 運行指示書を作成していない	5	1.7
(8) 社会保険等に加入させていない	33	11.1
(9) その他	189	63.4

注1：高速ツアーバス運行事業者リストにおいて、1つ以上該当すれば「運行の安全確保の観点から重大又は悪質な法令違反」としているもの。

注2：高速ツアーバス運行事業者リストにおいて、2つ以上該当すれば「運行の安全確保の観点から重大又は悪質な法令違反」としているもの。

注3：上記の注1、2の基準に該当する事業者数は48者（16.1%）。

出所：国土交通省「関越道における高速ツアーバス事故を受けた緊急重点監査の結果概要等」より作成。

図表2 道路貨物・旅客運送業及び自動車運転従事者のいわゆる過労死発生件数
(労災請求件数及び支給決定件数)

単位：件

		請求件数			支給決定件数		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
全体		767	802	898	293	285	310
(業種)	道路貨物運送業	113	108	123	65	57	75
	道路旅客運送業	29	47	43	19	17	14
(職種)	自動車運転従事者	145	139	166	84	65	85

注：「職種」別で請求件数が次に多いのは、「商品販売従事者」の59件である（2011年度値）。

出所：厚生労働省「脳・心臓疾患および精神障害などの労災補償状況まとめ」より作成。

康状態に起因する事故」すなわち「運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなった」事故の件数が高止まりで推移している（国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」）。しかも最新データによれば、

2010年から2011年にかけては1.4倍もの増加を示している（図表3）。多くはバス（58件）それも「乗合」（うち37件）だが、「貸切等」においても、8件から21件に急増している。運転労働者全体のさらなる高齢化にともない事態の悪化が懸念

図表3 健康状態に起因する事故(重大事故)の発件数の推移

単位：件

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
全体	21	46	51	60	64	83	102	99	111	100	143
バス	4	17	18	27	27	35	33	43	41	39	58
乗合									34	31	37
貸切等									7	8	21
ハイタク	8	17	20	20	20	29	37	28	42	38	43
トラック	9	12	13	13	17	19	32	28	28	23	42

注：バスの内訳は2009年より掲載。

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」より作成。

図表4 自動車運転者を使用する事業場に係る「改善基準」告示の違反状況(2011年)

単位：件、%

	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項					
			総拘束時 間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間	休日労働
トラック	2789	1774	1050	1486	1090	549	963	129
	100.0	63.6	37.6	53.3	39.1	19.7	34.5	4.6
バス	214	133	60	102	64	20	32	9
	100.0	62.1	28.0	47.7	29.9	9.3	15.0	4.2
ハイタク	639	296	187	217	81	-	-	41
	100.0	46.3	29.3	34.0	12.7	-	-	6.4

出所：厚生労働省資料より作成。

される。

・「改善基準」告示にも違反

次に貸切バス運転者の実態だ。総務省による調査⁵のうち、運転者を対象に行われたアンケート調査⁶の結果をみると、長時間の労働と短時間の休養実態が示唆される。すなわち、運転者の労働条件の改善を図ることを目的に、拘束時間や運転時間の上限あるいは最低限の休息期間などを定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示(以下、「改善基準」告示)が遵守されていない。(1)「1日の最長拘束時間」が16時間を超えているものは58.1%。「改善基準」告示では原則13時間、最長でも16時間と定められている。(2)「1日の平均休息期間」が8時間に満たないものは33.1%で、「最短休息期間」でみると8時間未満はさらに増加し77.9%に達する。「改善基準」告示では、8時間以上を確保

と規定)。(3)さらに、運転中の睡魔や居眠りを経験している運転者は全体の89.7%、運転中のヒヤリ・ハット体験も95.6%など、問題状況は枚挙にいとまがない。

以上のような違反状況は、こうしたアンケートのみならず、厚生労働省による監督結果でも同様にみられる(図表4)。違反の予想される事業者を中心に監督をしているから高い割合で違反がみられるのだという主張も聞かれるが、そうだとすると、毎年ほぼ同じような高い割合で違反状況が確認されるのは、行政による監督、監査の効力を含めて、構造的な問題があるといえるのではないか。

◆まとめに代えて

以上のような状況に対して今回、バス事業の安全対策の強化が図られることとなった。

まず、高速乗合バスと、高速ツアーバス(貸切)の「新高速乗合バスへの移行・一本化」が図られた。これによって、高速ツアーバスの問題点、すなわち、安全性の確保や利用者保護の責任が曖昧であったこと、乗合バスと異なりバス停留

5 総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」2010年9月8日発表。

http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/34390_1.html

6 東京8カ所・大阪1カ所・京都2カ所の計11カ所の駐車場内において、貸切バス内で待機していた運転者500人に調査票を配布し、136人から回答が得られている。

図表5 交替運転者の配置基準

		新高速乗合バス（貸切バス事業者の受託運行も含む）	観光等に使用される貸切バス
ワンマン運行の上限	夜間	○距離：実車距離400kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで ○時間：運転時間9時間以内 ○連続乗務：連続4夜まで ＊ただし、400km超は連続2夜まで （自社運行の場合には例外措置あり）	○距離：実車距離400kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで ○時間：運転時間9時間以内 ○連続乗務：連続4夜まで ＊ただし、400km超は連続2夜まで
	昼間	○距離：実車距離500kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで ○時間：運転時間9時間以内 （自社運行の場合には例外措置あり）	○距離：実車距離500kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで ○時間：運転時間9時間以内 （一時間以上のまとまった休憩を入れる場合には例外措置あり）

出所：国土交通省「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」報告書より。

所の設置等をせず安全上の問題を発生させていたことなどの一定の是正が期待される。

本稿の問題関心である、過労防止という点については、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」で、乗務時間等の基準・指針の見直し、点呼のあり方、運行管理体制のあり方、その他過労運転防止対策についての検討が重ねられてきた。そして今回、交替運転者の配置基準を中心とする過労防止策が発表されている。図表5がそれだ。

総務省による指摘にもかかわらず670km（事故後に緊急対策として短縮）が上限だった運転者の乗務距離が、原則として夜間は400km、昼間は500kmにまで短縮された。労働負担の軽減、過労防止が期待される。なお「その他の過労運転防止対策」としても、「第三者立会やIT機器を活用した遠隔地点呼の強化、運行中の運行管理体制の確保、健康起因事故の防止、夜間ツーマン運行への配慮、利用者への周知等」があげられている。

ただ、報告書が指摘するとおり、今回の交替運転者の配置基準は、生理学的な観点から設定された最低限の基準であって（傍点、筆者）、過労運転の防止のためには多面的な施策を必要とするのは言うまでもない。

例えば、本誌で何度となく指摘してきた、「改善基準」告示の見直しは必要なのか。拘束時間の長さもさることながら、休息期間（勤務と勤務の間の時間、つまり在宅時間だけでなく通勤分も含まれる時間）が、8時間確保されればよしとされているのは、生理学的な観点あるいは人間らしい働き方という観点からみても、どうな

のか。また、近年、がんのリスク要因であることが指摘されてもいる深夜労働に対する規制も検討する必要があるのではないかと。

「安ければそれでよいのか」。政策担当者、労使関係者はもとより、利用者である私たちもまた、引き続きこの問題を考えていく必要がある。

（北海道札幌市在住 北海学園大学教員）

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・38号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号—規制緩和とトラック運送業
- ・40号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）
- ・42号—バス運転手の実態—勤務と睡眠に焦点を当てて—
- ・43号—軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号—職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号—規制緩和と貸切バス業界（上）
- ・47号—規制緩和と貸切バス業界（中）
- ・48号—規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・49号—規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- ・50号—ツアーバスの安全を考える
- ・51号—貧困という問題をめぐって
- ・53号—タクシー産業の確かな再生を
- ・54号—規制緩和とトラック運送業（Ⅲ）
- ・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
- ・70号—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

交通教育に今求められるもの ～中学・高校での体験講話の実践から～ 前田敏章

はじめに

私は、18年前に当時高校2年生の長女を交通犯罪(加害者はカーラジオ操作で前方不注視のまま、歩行中の娘を後ろからはねました)によって奪われた「遺された親」です。問い直す会の会報第13号(1998年9月)に手記「17歳で交通死した娘からの問いかけ」を掲載して以来お世話になっています。「北海道交通事故被害者の会」と併せ、「スローライフ交通教育の会」の活動を2001年以来細々とですが続けています。交通教育の関連では、問い直す会の会報49・50・69号でも報告させていただいています。

今回は、中学校と高校での体験講話という形の実践について、スローライフ交通教育の会主催の公開シンポジウム(2012年10月14日札幌市)で報告した内容を書かせていただきます。

なお、「スローライフ交通教育の会」の活動や会報については、ホームページを参照下さい。
(<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/site2/mokuji.htm>)

1 2012年度は19校、5500人に講話

2000年以来要請に応える形で続けている体験講話ですが、テーマはいつも「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」です。2年前から、犯罪被害者等基本計画の中で「犯罪被害者等への配慮・協力への意識の醸成等に努める」ためと位置づけられた警察庁の事業～「命の大切さを学ぶ教室」(道警の担当課は警務課犯罪被害者支援室)～によって、特に中学校での講話機会が飛躍的に増え、2012年度(2012年4月～2013年3月)は、中学9校、高校10校(受講生徒数は5500人)で、「命とクルマ」の講話を行いました。(他に、一般対象や少年院など全て含めると38回。なお、同じ道交通事故被害者の会の会員仲間数人の講話も加えた年間総数は、中学30校、高校20校で、受講生徒数は1万6千人を超えます。)

2 感想レポートの特徴

体験講話は、長女が被った被害事件と深く向き合う機会なので、長女の無念が、加害者への怒りと、このような危険行為を容認しているクルマ優先社会への恨みの情とともに蘇り、とてつもなく辛く苦しいのですが、講話後に届けられる生徒の感想レポートにいつも癒されます。次代を担う若者の多くは、瑞々しい感性で、次のような内容を真摯に綴ってくれます。①自身の被害体験からクルマ優先社会を実感していること ②命の大切さ・生きる意味を再認識したこと ③家族、仲間との関係性を再認識したこと ④クルマ優先社会について、クルマとの関わりを考える契機となったこと。

しかし一方、(少数ではあるが)⑤被害事件は年々減ってきているので、心配ない ⑥クルマは速く走るものであり、これだけ多くのクルマが使われ、その有益性も大きいから、やはりある程度の被害は仕方ない、という生徒に反映している看過できないクルマ観も垣間見られます。

⑤、⑥の感想例も示します。

◆いくら交通事故を防ぐためとはいえ、速く移動できなければあまり意味がないと思う。確かに事故が起きてしまえば終わりだが、車は速くそして手軽に移動が出来る手段として、今の社会にはなくてはならないものだと思う。現に、どこを見渡しても車は何台もある。(高校1年男)

◆こういう話を聞いて思うのは、つらいのは被害者だけでなく、加害者も同じだけつらいんじゃないかと思う。被害者の家族は、命を失ってとてつもなく悲しいけど、それは周りの人が支えてくれて生きていける。でも加害者は、好きで殺した訳じゃないし、他人を殺してしまったという自分への罪悪感や刑務所での刑期だけでも精神的に改めるのに、社会に帰ってきても自分のつらさを共感してくれる人や、支えになってくれる周りの人はいないと思う。自分は加害者に対する他人の対応を見ていると人間の小さ

さが見えて腹が立つ。当事者になったらこんなきれいな事は言えないんだろうけど、それでもみんながしっかりと考えて生きていけたらいいと思う。(高校3年女)

3 今後に向けての課題

以上のような生徒の反応も踏まえて、改めて、今後の課題について考えます。

(1) 交通教育を総合的な教育に位置づける

交通教育や命の教育、環境・人権教育も、その実践には「総合的」な視点が重要であるが、交通教育は特に命の教育との結合を意識することで、環境・人権教育の側面にも広げることができると実感します。

(2) 生徒の認識を深化させるため、短時間での講話でどう伝えるか

講話時間は学校の時程の関係で十分には与えられない事が多いのですが、何とか50分(可能であれば間でドキュメンタリー映像も入れて70分)を確保して頂けるようお願いし、スライドと配布資料を使い、二つのテーマ(命とクルマ)を伝えます。生徒の受け止めが「かわいそう」だけで終わって欲しくないからです。突然その全てを奪われた長女の無念と子を思う親の気持ちはまず伝えなくてはなりません。しかし、それで終わらず、人が人を傷つけるということが日常化していながらそれを容認している社会の異常さという問題を分析的に理解し、今後の行動にどう結びつけるかという本質的問題に迫らなくては、結局自分が免許を取る段になった時、「クルマ優先社会」の成員として容易に取り込まれてしまう脆さが残ることは否めないと思うからです。

(3) 教科での学習につなげる

学校行事としての交通安全集会や学年集会、そして総合的学習の時間における実践としては、前節で述べたように行政の犯罪被害者支援としての被害者による講話という実践が一定の拡がりを見せています。

しかし、体験講話は貴重な学習機会ですが、時間の制約とともに、一方通行の伝達であり、主体的学習という点では限界があります。小さい頃から植え付けられた「クルマ優先思想」とい

う認識を変えるには、それで完結ではなく、さらに教科において系統的、科学的に学習することが肝要です。今後、教科での実践が少しでも広がるように、授業書(教材資料)の作成が課題です。

(4) 生徒の認識の転換に迫るアプローチ

今の社会において、なぜ命が軽く扱われ、簡単に金銭に置き換えたりされるのか、そのことの解明がなければ、結局「仕方ない」「運が悪かった」「危ないから(歩行者である)自分が気をつけよう」で終わってしまいます。生徒の認識の転換に迫るアプローチとして以下の諸点を考えています。

- ①後遺障害を伴う負傷を含め、被害の実相とクルマ優先社会の実態把握を被害者の視点で。
- ②クルマの危険性と現状の使い方とのギャップについて、自然科学からの裏付けで学ぶ。
→クルマの衝撃力、速度と死亡率など。
- ③命がなぜ軽んじられているのかについての社会科学からのアプローチ。
・功利主義批判を行うマイケルサンデル教授の研究実践。
・佐藤直樹氏の刑法論から、過失を軽く処罰し、クルマ優先社会を支える近代刑法の「意思責任」の原理の問題。
- ④「被害ゼロ」が観念ではなく、実現可能な方策と展望がある事を示すこと。

「脱クルマ論」への共感の中々難しいが、「脱スピード社会」については共感の切り口がある。そこにスローライフ交通教育の会の目的と理念の意義がある。

〈資料1〉 高校生への講話レジュメ(抜粋)

「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」

1 伝えたいこと

- (1) 犠牲を無にせず「命の尊厳」を。相手と自分の命を大切に。
- (2)クルマの危険性と「クルマ優先社会」について考え、加害者を生まない社会を創って欲しい。

2 被害の実相

- (1) 歩行者や自転車の被害は「通り魔殺人」的

被害。大半は「事故」ではなく「未必の故意*1」による「交通犯罪」。

(2) 深刻な後遺障害。重傷被害は死亡者の8倍以上。遷延性意識障害*2と高次脳機能障害*3の例。

*1 未必の故意：行為者が、罪となる事実の発生を積極的に意図・希望したわけではないが、自己の行為からある事実が発生するかもしれないと思いながら、発生しても仕方がないと認めて行為する心理状態。故意の一種。(「広辞苑」)

*2 遷延性意識障害：遷延は長引くこと。生命維持に必要な脳幹は生きている。以前は「植物状態」と記した。

*3 高次脳機能障害：交通事故などにより脳が損傷。外見では判断できず、本人や家族も認識しにくい。記憶障害(何度も同じことを聞く)、注意障害(集中できない)、感情障害(感情のコントロールが困難)、失語症、地誌的障害(自宅の場所も分らなくなる)などの症状が出る。

3 人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」

(1) 現在の交通事犯被害は「静かに進行する大虐殺」。

- ・2011年において生命・身体に被害を受けた人の数は、89万0711人。このうち96.5%(85万9105人)は道路交通の死傷。
- ・世界では、年間130万人の死者(3500人/日)、5000万人の負傷者。

(2) 空間的・時間的に分散して発生することによる感覚麻痺や、モータリゼーションに依存した消費社会によって形成された人命軽視の「クルマ優先社会」…「事故だから仕方ない」「被害者は(加害者も)運が悪かった」「誰もが加害者になりうる過失犯だから罪は軽く」「お金で賠償すれば済む」…。

4 被害の視点と社会正義

(1) 「知性」に不可欠な想像力と教養の概念。

「教養」とは、単なる「知識」ではなく「態度」真の教養に必要なのは、他の生命への「共感力」と社会理解。

(2) 国民の正しい被害者理解が「正義」の社会、「安心」の社会を創る。

5 交通死傷被害ゼロのために…加害が無ければ被害はない。絶対に加害者にならない運転を

- (1) クルマの危険性を考える。
- ・クルマの強大な殺傷力。

・「交流機能」も持つ道路には、生理的能力の未発達な子どもや衰えたお年寄りが共存。

(2) クルマの有用性に対する認識を理性で変える。

「クルマは速く格好良く走るものではなく、ゆっくりだが、雨風しのいで、荷物も積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもの。子どもや高齢者、病気の人に特に必要。」

6 交通死傷被害ゼロのために…加害者を生まない社会を創る

人命軽視の「クルマ優先社会」(モータリゼーション依存社会)から本来の生命尊重の社会へ。

(1) 「凶器」から本物の「道具」へ。

クルマ使用に対する「社会的規制」の強化「厳罰化」「免許付与条件の厳格化」など。

(2) 「被害ゼロ」を明確にした国や自治体の政策。

- ・スウェーデンの「ヴィジョン・ゼロ」政策
- ・車道至上主義を排し、「ゾーン30」など歩行者優先とする。自転車レーンを確保する。
- ・公共交通を整備し自動車通行の総量を減らす。
- ・「ソフトカー」(道路ごとに設定した最高速度以上の加速ができない段階的速度制御装置)などによる「脱・スピード社会」の実現。

(3) 生活スタイルとして「スローライフ」。

「速度」や「時間」を優先し「運輸」に支配された生活から人間性を取りもどすこと。モータリゼーションに「追いつかない」歪んだ消費社会からの脱却。

7 おわりに…遺された親からのメッセージ

「皆さんのご両親を思い浮かべて下さい。天から与えられた命を全う出来ずに夭逝(若くして亡くなること)された時、この世で一番深い悲しみに陥るご両親がいます。若さが、その一途さで暴発し、自分や他人を危険な状況に置きそうな時があるかと思います。そのときは、もしものことがあった時のご両親と家族の嘆き、あなた方を心から大切に思っている仲間の悲嘆、そして同時に相手の方にも、抜け殻のようになり悲しむご両親と友人たちがいるということ想像して下さい。決して相手を傷つけることなく、自分も安全な行動をして下さい。

クルマは人が作った「道具」のほうです。危険な使い方をして「凶器」に変えないで下さい。

さらに進めて交通被害を生まない社会づくりをともに進めましょう。他人と自分の命を本当に大切にして下さい。」

〈資料2〉 講話後の生徒の感想レポート

◆娘をなくすということは今の私には考えられなかったです。私は幸いにも身近な人を失ったことがないので“死”というものを感じたことはありませんでした。今回前田さんのお話を聞いて、改めて交通事故のおそろしさを考えさせられました。母にもこの話をしましたが、子どもを失うなんて考えられないと言っていました。子どもをなくして生きていくなんでできない、とも言っていました。それくらい子どもは親にとって大切なもので、私たちはたくさんの人に支えてもらって生きていることを忘れないでおきたいと思いました。悲しみを抱えながら講演を続けている姿に勇気ももらいました。少しでもこんな思いをする人がいなくなるように、前田さんには講演を続けてほしいです。

(2012年1月31日 札幌市立真駒内中学3年女子)

◆ぼくは今回の講演を聞いて命の大切さについて考えることができました。一番思ったことは、自分の命を守るには社会知識を知らなければいけないということです。さらに、いじめや交通事故にあった被害者の気持ちになって考えることの大切さです。講演で、色々な人の亡くなった例を聞いていたら、被害者の気持ちになることでこんなことにはならなかったと思いました。

(同3年男子)

◆今までは、交通事故はいくら気をつけていても起こってしまうものだと考えていました。しかし、……二度と同じ形で人が死んではいけないと思いました。

(2012年4月25日 旭川東栄高校1年男子)

◆(身体犯被害で)一番多いのは殺人だと思っていました。殺人事件のニュースを1日に1回は絶対見ているのでそう思っていました。死傷の96.5%が交通事故とわかり、驚きました。

(同1年男子)

◆年々被害が少なくなって良いこと程度にしか思っていませんでしたが、前田さんは、年ごとに考えるのではなく累計で考えるべきと語りまし

た。(累計の)グラフを見るとあまりにたくさんの方が亡くなっていることに私は憂いました。交通事故が起きていなければこんなにもたくさんの人たちが亡くならなくてすんだのに、と先程の甘い考えがどれほど愚かだったのかを痛感しました。

(同1年男子)

◆(米内君のニュース映像を観て)交通事故によって障害抱えてしまうとは、考えたこともなかったもので、すごく驚きました。

(同1年男子)

◆この講話が終わった後、ここ1か月くらいの交通事故について考えました。……加害者側が既に10数回の問題を起こしていたのに、その交通事故が起こるまで捕まっていなかったことに対し怒りが湧きました。「クルマ優先社会」は大事になるまで軽い罪なら見逃しているのです。法改正をしないと公正な判決が下りません。便利さよりも人の命を優先する社会を私は望んでいます。

(同1年男子)

◆私も小学生の低学年の時、車にひかれそうになったことがあります。怖いなんてものではありませんでした。命を奪われるってこんなに怖いんだと小さいながらも実感しました。でも私は生きています。車は寸での所で止まったのですから。

10年ぐらいあの時から時は経っていますが、今でも覚えているのは、あの何とも言えない恐怖感と車の助手席に座っていた女の人の顔と口の動き。たぶん「あぶない」と言っていたと思います。顔は、まるで私たちが悪いと言いたげなしかめ面。私たちは学校の先生が立っている横断歩道を渡っていました。先生が渡って良いと言ってからです。私たちが悪かったのでしょうか？ 前田さんのお話を聞いて本当に思いました。車優先で歩行者がないがしろとまでは言いませんが軽く見られている。本当に許せないことです。考えなければいけない問題点がたくさんあります。法律が必ずしも正しいとは限らないのですね。

(2012年5月16日 江別高校3年女子)

◆人が死んでいるのに「運が悪かった」などと、自分のせいではないような言い方におかしいと思いました。「クルマ優先社会」、たしかに話されて初めて気付きました。生まれた時から車があったので当たり前前に思っていました。

(同3年男子)

◆スピードや運輸に支配されないスローライフが大事なんだと思いました。(同3年男子)

◆前田さんの話を聞いて、人間の命の尊さ、車を中心にした社会は絶対に駄目だと思った。人間のエゴで作った車も人を簡単に殺せるのはおかしい。エコとかの前にやるのがいっぱいあると思う。もし事故があっても運転している人が優先されて法律で裁かれるのはおかしいと思った。(同3年男子)

◆私も今は「クルマ優先社会」だと思います。学校に来る時も朝なので歩いている人、車の人が多く、自転車の私は歩道を走ると歩行者が嫌な顔をして、車道側の自転車用の道路を走ると車の運転手が嫌な顔をしてきます。なぜ自転車用の道路を走っているのに嫌な顔をされるのか不思議です。なので、日本の道路も1:1:1にするべきだと思いました。そうすれば事故が減り、みんなが安心して生活できると思います。

(同3年女子)

◆交通事故での被害が思っていた以上に多くて驚いた。そしてその交通事故の被害が無くなるために刑罰を厳しくするのはいいと思う。日本もスウェーデンやヨーロッパのように車優先ではない社会にもっとなればいい。(同3年男子)

◆私はずっと気になっていたことがあった。それは交通事故の刑罰の軽さである。殺人も交通事故も同じ人を殺めることがあるのに、殺人は何年も刑務所に入るのに、交通事故は1~2年ですぐ釈放される。この違いがわからない。だから少しずつ免許を持っている人の運転に対する意識が軽くなっていくと思う。もう少し刑罰を重くして安全運転の意識を持たせるべきだ。交通事故、車、運転に対する考えが変わったとても良い時間だった。(同3年女子)

◆今までは交通事故のニュースを観ていて、加害者の人に同情している部分がありました。けど、遺族はずっと救われないことを知り、絶対に許されないことなのだと思います。

(2012年9月11日 釧路東高校3年女子)

◆今回のこの貴重な講演の中で命の大切さとともに、クルマの危険性をあらためて強く感じたわけですが、もっと感じたことは、日本の社会

自体を変えなければいけないのだということです。

交通事故が起こる要因として、加害者のクルマと人命への軽視が前提にあるのはもちろんですが、そういった人たちを産み出している社会、それを受け流すかのような刑罰の軽さなどによる国の対応、それらが背景に大きくあるように思いました。交通事故による死亡事故は、人が人を殺めているのではなく、国や社会が人を殺めているのではないかと痛感致しました。

一人一人が“命”について知り、理解した上で、利便性ではなく、人も尊重した日本や世界をつくり上げていくことが何よりも大切であると思いました。前田さんの娘さんをはじめとする交通事故で亡くなられた尊い命が報われる社会や国に成っていくことを願うとともに、私たちが作り上げていかなければならないと、今を生きる私たちの責任を強く感じました。

被害者にならないよう、そして何より加害者にならないように、今回のこのお話を胸に抱きながら過ごしていきたいと思います。今日は本当にありがとうございました。

(2012年10月11日 苫小牧西高3年女子)

(北海道札幌市在住、北海道交通事故被害者の会、スローライフ交通教育の会)



クロタネソウ

クロタネソウ
(会員K・Tさんの絵)

当会代表を務められたこともある古川さんのご逝去(2012年10月13日)につきましては、会報71号にて御三方より丁寧な追悼文が寄せられています。実は私は2007年5月、熊本市より神戸市垂水区へ転居いたしておりました。2009年9月より、古川さんも生まれ故郷の神戸市垂水区へお帰りになられ、奇しくも同じ区内に住むことになりました。住居は3kmくらい離れておりましたが、本会会員という志を同じくする間柄となり、大変心強く思いました。これから色々ご指導いただくことを楽しみにしておりましたので、あえて拙文をしたためる次第です。

顧みますと、1995年5月27日、東京都品川区中小企業センターにて開催された当会創立総会に、私も個人の自由意志で熊本より参加いたしました。そのとき、既に古川さんは世話人をしておられ、以降当会へ深くご尽力なされ、代表も担当されることとなります。2010年4月の当会総会までは、私も毎年総会には出席いたしておりましたので、古川さんのお顔をその都度拝見いたしました。温厚な方で、ゆっくり、しかも理路整然とお話しされる印象がありました。

古川さんが神戸に帰られたことを2010年の初めに偶然知り、お手紙を差し上げたところ、すぐお返事をいただき連絡がとれました。以後、垂水区内での市民運動の勉強会では数回お会いいたしました。私の知っている限りでは、大変舞台劇に熱心でした。劇団『どろ』の団員であり、開催の都度ご案内をいただきましたので、観劇に行きました。

劇団『どろ』は兵庫県劇団協議会(12の劇団で構成)の1つの劇団で、市民有志の方々により運営されています。古川さん主演の劇もあり、いきいきと役を演じておられました。演劇は1年間に2~3回あり、1日に2回公演で2~3日間開催されました。観客は1回に60人程度で、演題はその都度変わりますが、劇団の主張するテーマは一貫して、人間の正義であり真実だと、私は受け止めております。ここで、古川さんの演じられた劇のいくつかを通して、古川さんご自

身や人生観を偲びたいと思います。

1：2010年9月18日上演。演題「遠くの戦争」

パレスチナ人70万人が追放された戦争。格差が生活苦のために兵隊を作る現実、大量虐殺等、戦争の本質をあぶり出した劇でした。

2：2011年5月14日上演。演題「おじいちゃんの口笛」

古川さんが主演されました。この世には歴史に残らない無名の人々のやり残した想いがいっぱいあって、そのことにのちの世の人は想いをはせることが大切だと、おじいちゃんの口笛は語っていました。

3：2011年11月12日上演。演題「海溝を流れる声」

10人程度の朗読劇。1895年10月8日、日本の陸軍(京城守備隊)が、日本の韓国侵略作戦の一つとして、韓国王朝の閔妃を暗殺した陰惨な事件を細密に表現した朗読劇です。

4：2012年3月31日上演。演題「核・ヒバク・人間」

15名ほどの朗読劇。日本国家権力の隠べい体質、真実を知らないとどうしようもない。巨大な利権構造の中に、情報産業も取り込まれている。儲かるから原発が設置された。

この劇のとき、なぜか古川さんは出演されず、最後部の座席ですずっと観劇されていました。終演して出口を出るとき、私よりお声をかけておきました。ひょっとすると、体力が弱られていたのかもしれませんが。

5：2012年5月26日上演。演題「公園で待ち合わせ」

神戸で発生した連続児童殺傷事件を劇化したもので、このときは、古川さんはテープによる音声のみの出演でした。

6：2012年11月10日上演。演題「凍土に生きて」

シベリア抑留……6万人が死んだ。死者の声を聴く想像力が必要。為政者は常に真実を隠ぺいする。

このときの受付で、古川さんの死去を知りました。

以上が、私が観た劇(正確にはもう1つ「ガザ希望のメッセージ」というのがありますが、資料紛失)を通して、古川さんの人生観を見た気がいたします。双手をあげて賛意を表したいと思えます。

このほか、2012年の春頃、市民運動の勉強会

で古川さんにお会いし、終了して帰り際、「もう全身に癌細胞が回ってしまった」と言われた記憶があります。

享年78歳、私より7歳もお若いのにと大変残念です。良き指導者を失った悔しさが残ります。ご冥福をお祈りいたします。

(兵庫県神戸市在住。地域活動連絡係)

投稿

Jリーグ観戦と公共交通

小林和彦

山形ではサッカースタジアム建設構想の急浮上がホットな話題となっているが、これを機に公共交通の充実とクルマに頼らない街づくりの推進気運が高まっている。

現在、プロサッカーJ2リーグの「モンテディオ山形」は以前はJ1でも活躍していたが、本拠のスタジアムはむろん山形県内で、山形市の北隣の天童市郊外の農村部にある。

このスタジアムはむろんサッカー専用施設ではなく、平成4年開催の国民体育大会に向けて広大な農業地帯に急遽造成された山形県総合運動公園内の代表施設であるが、当然公共交通の便はきわめて悪く、それゆえ高校生以下の青少年層はなかなか観戦は困難だし、対戦チームの県外からのサポーターが山形新幹線山形駅から天童のスタジアムに速く辿り着くにはタクシーを利用するしかないが、数千円も費やすことになる(しかも渋滞に巻き込まれる)。また、マイカーで往くにも帰るにもひどい渋滞に遭遇することを覚悟しなければならない。これは山形市民はむろん天童市民の場合も同じである。このような交通上の困難により観客動員数は伸び悩み、チームの運営協会は財政難に悩まされている。

ここで、Jリーグの開催時期が「春→秋」制から欧州型に合わせた「秋→春」制へ以降する構想が浮上した。それでは冬季には積雪で競技開催が困難な天童のスタジアムが本拠ではモンテディオの存続も危うくなる。そこで従来から基金が積み立てられていた山形市の小規模なドーム型競技場の構想を一たび凍結し、冬でもJリーグ開催が可能で大型の全天候型スタジアム建設

へと振り替えるべきとの構想が急浮上した。そしてその候補地を山形駅の西口広場にしようとする勢力が署名運動など活発な運動を展開するに至っている。

むろん、これにより天童市側は大いに反発し(それでも天童市民にも渋滞を嫌う人も少なくない)、山形市と天童市とは“戦争”状態に突入しているし、山形市民にも山形駅西口では駐車場が足りなさ過ぎるという“古典的”な批判をする人は多い。これに対して山形駅西口への誘致派は新幹線利用で県外から対戦チームのサポーターが駆けつけやすくなるし、県内各地からもJRの在来線利用で観戦に訪れる中高生や一般県民も多くなり、また、Jリーグ試合だけでなく人気アイドルグループや超大物芸能人の公演などでも県外客を含む大量の誘客により中心商店街への経済効果も大いに見込めるとしており、また駐車場は競技関係者のバスや用具運搬車など必要最小限のスペースに留め、一般観戦者ではできるだけJRやバスなどを利用するよう呼びかけたいとしている。



新スタジアム建設が要望されている山形駅西口広場

このことは多くの観客が集まる施設の設置は公共交通の便とのコラボによるべしとする考え方が山形市民の間でも広がっていることを物語っている。しかし、それでも山形ではやはり広大な駐車場用地が確保できる郊外こそが望まし

いとする声も依然として根強く、また後継ぎが見込めない農家では自分の農地を大型施設用地として売りたい傾向もやはり根強く、両者のせめぎあいは当分続けられるであろう。

(山形県山形市在住)

投稿

大阪市交通局のコミュニティバス全廃が 強行される

小松敏郎

奇しくも会の総会が下北沢で開催されているのと同じ時間に、クレオ大阪東で「地下鉄・市バス 公営であることの意味を考えるシンポジウム」が開かれた。会場へは大阪市交通局の一日乗車券エンジョイエコカードを使い、地下鉄鳴野駅からバスで会場すぐに到着のつもりであったが、手持ちの文庫地図で2年後の廃止を知るか知らぬか赤バスの停留所がご丁寧に記載されており、バス停の数を数え間違え環状線をくぐり、1945年8月14日の大空襲のあと1980年代まで放置されていた大阪砲兵工廠跡地を開発した大阪ビジネスパークに入りこみ、歩いて引き返してくることに。

赤バスは大阪市交通局が運営していたいわゆるコミュニティバスで、会報70号の投稿に記したようにこの3月末で輸送量の多い3路線を一般のバスに組み入れただけで残りの24路線は廃止になり、代替は各行政区に任されている。赤バスに使用されていたヨーロッパ製のバリアフリー車両はもったいないことに全車廃車となった。

代替のバスでバリアフリー車両なのは都島区と旭区に限られている。赤バスの廃止は障害者差別で世界に対して恥だ。

シンポジウムのコーディネーターは立命館大学の若手、森裕之先生。パネラーは赤バスが廃止された地域の住民代表2名に私鉄労働者の計3人。

配られた資料に赤バス代替の一覧表が掲載されており助かる。ひとりですべての区でどうなったか調べるのは無理がある。今回の会場のある城東区は平日は一日16本、休日は8本あった

のが、月水金のみ午前2本と午後2本と一週間の運転本数は104本から12本に激減した。運行事業者はエムオーティ株式会社、地元のタクシーか貸切バスの業者のようだが詳細は不明。一覧表には事業費も計上されており352万円となっている。敬老バスなどの福祉乗車証が使えて、そうでない客も百円払えば乗れる点だけは従前と同じだが、交通局の回数券や広域のプリペイドカードは使えなくなった。

城東区のように路線として残り一般乗客も乗れるのは上等で、大部分の区では福祉乗車証所持者のみか、そもそも代替手段が全く講じられていないかである。市長と府知事が画策する大阪都構想が実現するかどうか極めて怪しいが、現状では公選ではなく市長が任命する区長の能力や裁量によって代替が大きく左右されるのは、払



バリアフリーに反する代替バス
大阪市東住吉区で4月1日から赤バスの代わりに運転開始した日本城タクシーによるバスで、その後ろをバリアフリー対応の市バスの一般路線が走っている。車両、運賃、停留所位置において赤バスよりサービスがかなり低下しており、障害者権利条約違反といえる。

う税金が違いないのにおかしい。そのような市長や知事に投票する有権者の納税者意識はかなり低いと言わざるをえない。

地下鉄バス民営化とは公的財産のバラ売り、市民が健康で安全な生活を送ることを保障する公権力の責任逃れだということが、どうして一般市民に伝わらないのか。ニューヨークの水害のように自分たちも地下で溺死したいのだろうか。大阪は災害に脆弱な街であり、他山の石という言葉が教育されていないのか。民営化された途端に安全対策をしなくなるのは昨年12月の笹子トンネル事故で明らかで、海外でもサッチャーとその後継者によるイングランドの国鉄民営化がレール損傷による多数の死傷者を出す事故を2000年秋に招いている。

大の大人が、大阪は老人がのさばっているからダメになったのだ、赤バスの廃止は当然だ、と平然と語る状況は情けない。それは体だけ大人で心は中二止まりなのだが、排外的で醜悪なデモがまかり通る一方で真にこの国の未来を憂える人が逮捕される今、この国は何もかもおかしい。

全ての人ひとりひとりの能力を開花させるように誰もが相互に配慮しあってこそ21世紀の困難な人類の未来が切り開けるのであって、自己責任をまるでお題目に唱えるだけで真の努力から逃げて、いまだに障害者権利条約を批准するメドが立たないようでは、厳しいグローバル時代をこの国は生き残ることはできない。

(大阪市生野区在住)

投稿

足は第二の“心臓”とか

木村孝子

●つくばに住む義理の姉から「展覧会に絵を出したから見に来て」とお誘いがあり、夫とともに出かけました。電車、関東鉄道バスを乗り継いで行きました。つくば一秋葉原間はTXという電車が通っていますが、市内は公共交通利用には不便なつくば市。ものわりのよい愛する義姉ですが、マイカーを手放せない彼女です。会話の中について「公共交通」などの言葉を使ってしまい、義姉に敬遠されたかな？と思わないではられません。大クルマ社会の中で、夫と私、孤立しそう。でも、私達電車やバスのダイヤを調べて、健康な足を大いに使って移動することを幸せに思っています。「足は第二の“心臓”」とか。

●道を行くクルマは、まちがえば凶器になる可能性があり、恐ろしいのですが、道を行かないクルマで、こんな恐ろしい事故が報道されています。3月、埼玉県で。朝、30代の夫婦の間で、どちらかが1歳と2歳の幼いきょうだいを保育園へ送る話し合いがあったようです。2人の話がうまく通じ合っていなかったらしく、午後3時、母親がクルマの中で亡くなっている2人のきょうだいを発見します。朝から午後までクルマの中に放っておかれた2人。「熱中症か」と報

じられています。思わぬ災難から子どもを失うことになった親たちは、これからの人生をどんな思いで過ごしていくのかと、胸がつぶれる思いです。そして、なんの表現もまだできない幼い2人の運命も、この上なくいたましく、いとおしい。クルマで送る、送られる——安易なクルマ利用が考えられないような不幸を招いています。

●会報71号の梅沢さんの「ドライバーは“敵”か」を読みました。健康な足をもった人がほんのちょっとそこまで(1km未満くらい)マイカーを使ってしまうことに批判的になってしまう私。そして、それを文章にして投稿する。お目ざわりでしたらお許してください。でも、私の本音です。21世紀の今、この日本に住んでいて、クルマ社会以外にも批判的にあるいは敵対してしまう材料はなんと多くあることでしょう。他のことについてはあえてここでは触れませんが、梅沢さんの「クルマを運転している、所有しているというだけで敵視するのはやめませんか」等々のご指摘を心に刻み、これからもこの会とおつき合いさせていただきたいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市長在住)

交通弱者を 我が身に感じて

富田悦哉

手術の後遺症のため療養が続いています。

下半身の痛みがあり、歩くことはもちろん座っているのも長く続かないので、大変制約された生活となってしまいました。

月に一度通院するだけでも、どうやって病院まで行くか考えてしまいます。

ヨチヨチ歩道を歩くとき、周囲の自転車に対しては言うまでもなく、歩行者に対しても警戒していないと接触して倒されてしまいそうな不安を感じます。老後の生活を前倒して経験しているようなものです。

これまで「交通弱者優先」とは言ってきましたが、本当には「交通弱者」を知らなかったなと思ひ知らされました。

歩行者のことも自転車のことも、クルマも含め交通手段のありようも、もう一度考え直してみなければという気持ちです。

当面できることは限られていますが、だんだん机に向かえる時間も増えてきたので、会のメーリングリストに投稿したり、行政への意見応募などの機会に参加していきたいと思っています。

(東京都世田谷区在住)

やる気をなくす 方法

鈴木浩司(ペンネーム)



■『日本人はなぜ足元を見られるのか？ 「お人好し民族」の悲哀』

杉江 弘著
アスキー新書
(発売元 角川グループ
パブリッシング)
2012年8月刊 743円



1. 著者の紹介

●蒸気機関車の写真家

著者は1946年愛知県豊橋市生まれ。中学1年の時から蒸気機関車を撮り続け、国内写真集は『追憶・美しき蒸気の時代』(1993年刊)、『C62 日本最大の蒸気機関車』(2008年刊)、海外写真集は『SLは生きている』(1992年刊)、『SL鉄道の旅』と題する①ヨーロッパ②アジア・中東・アフリカ③北米・南米・オセアニアの三部作(3冊共1998年刊)を出版する。

●日本航空の元機長

著者は、B747の飛行時間世界一記録保持の元機長でもあるが、2011年10月、42年間のパイロット人生を終えた。この間、エンジントラブルによる片肺飛行、油圧系統の損失、コックピット火災など重大事故につながりかねない異常運航と緊急操作を多数体験した。このことが、著者を航空機の事故原因追究と安全対策の確立に向かわせることとなり、『機長の告白』(2000年刊)、『機長の「失敗学」』(2003年)、『高度1万メートルからの地球絶景』(2003年刊)、『機長が語るヒューマン・エラーの真実』(2006年)、『プロフェッショナルパイロット』(2010年刊)、『ジャンボと飛んだ空の半世紀』(2012年刊)の6冊に結実する。

2. 『日本人はなぜ足元を見られるのか』の中での主張

本書は、SL写真家・パイロットとして50カ国以上を訪問し、外国との制度や文化の違いを肌で感じてきた杉江氏のエッセーで、テーマは携帯電話から北方領土交渉まで多岐にわたる。その中から交通問題に絞ると、

●信号機の硬直性

信号の渡り方では、「程度の差こそあれ、信号が変わるまでじっと待ち続ける国民はなかった。それは、日本だけの特異な現象と気がついた」(17頁)。また、信号機の調整についても、警察は地域住民の意思を反映させることに消極的で、江戸時代からの「お上」であり、日本人は何事に対しても異議を唱えることなど出来ない民族のままである、と。

●刑事罰を課すことでなく、再発防止を優先した事故調査が大事

日本では1970年代半ばに、先進国では当たり前だった「航空機事故調査委員会」がやっと出来た。「航空先進国アメリカの事故調査の基本は、事故にかかわった人間の処罰(故意、居眠り、飲酒操縦などは別)よりも再発防止に重点を置き、関係者から可能な限り真の情報を得ようとする。それに対し日本では、犯人探しや関係者の刑事・行政処分に重きを置く。これは、先進国の中にあって例外的だ。……アメリカは国家や国民の安全は何よりも重要で、そのため個人の処罰を犠牲にすることがあってもやむを得ないとする“安全文化”がある」(118-119頁)。

歩車分離信号導入で地元警察署と交渉したこのある当会会員は、本書の著者と似たような想いを持つであろう。航空機、鉄道、船などクルマ以外の交通手段について、それぞれの団体や個人がそれぞれに安全を追求している。それらに共通する部分を探し、交通手段を問わず皆で一緒に問題意識を深めていくことで、日本の安全文化の底上げに寄与することができるのではないだろうか。

(田中 牧・神奈川県横浜市在住)

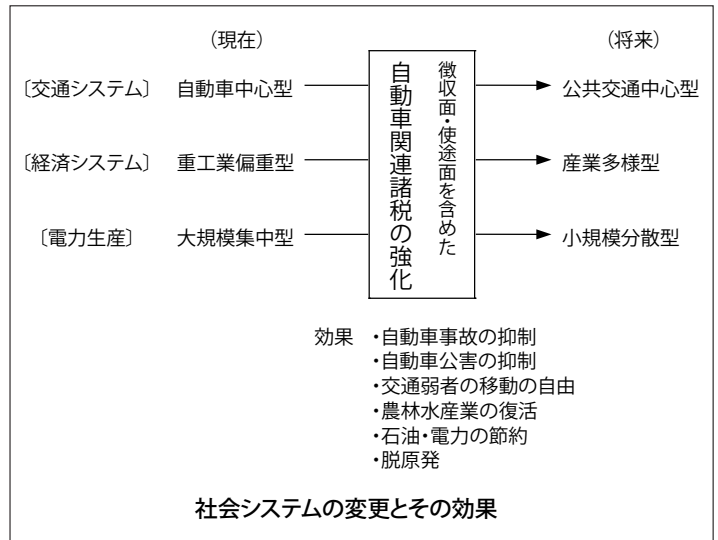
新入会員からのメッセージ

深谷高史

愛知県高浜市に住む深谷高史と申します。入会に際して世話人や有志メーリングリスト参加者の方々から温かい歓迎のお言葉を頂戴しました。感謝いたします。

中学生の頃まで県道沿いに住んでおり、交通事故の風景、排気ガス、騒音、振動を毎日身に感じ不快に思っていました。しかし学生生活を終えて新卒入社した税理士事務所ではマイカーを業務で使用しなければならず、やむをえずマイカーを運転することになりました。事業会社に転職しても業務上は社用車を運転しなければならず、惰性で通勤上もマイカーを運転していました。そして5年ほど前、交通事故の被害に遭い、休職中に市立図書館で手に取った本が杉田聡さんの『クルマを捨てて歩く!』でした。私の傷を癒してくれました。

私は、クルマ社会を問い直すことは社会の仕組みを問い直すことと考えております。小林和彦さんの「クルマ社会が築いた原発列島」(本誌65号)と同様の視座です。そして、社会の仕組みを変更するためには、意識を変更しようとするのみでは力不足であり、税法やその他の規制も変更する必要があると考えます。クルマ社会を脱するためには自動車関連諸税の強化を行う必要があり、その課税強化が(電力生産を含む)経済システムの変更に繋がります。逆に言えば、社



会システムを根本的に考えなければ、クルマ社会からの脱却はできないと思うのです。

新参者が愚見を述べるのはお恥ずかしい限りですが、他の方々の意見・研究を学びつつ、検討を重ねていきたいと思っております。ただ、交通事故の後遺障害で精神障害者手帳2級を所持し体力気力も無いので、無理せずこつこつと進みます。ご指導よろしく願いたします。

(愛知県高浜市在住)

★お断り

総会出欠はがきで寄せられた会員からのメッセージは、都合により次の会報73号にて紹介させていただきます。(会報係)

世話人からのメッセージ

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38ページ「代表より」

清水真哉(事務局・再任)(東京都江東区在住)メッセージは39ページ「事務局より」

高橋大一郎(新任)

この度、世話人に就任させて頂きました。

私にとって、問い直す会は母団体と言える存在です。2001年、福島県白河市在住時に、福島県のミーティングに参加したのが始まりでした。

埼玉県戸田市に転居後も、問い直す会と共に脱クルマの21世紀を歩ませて頂き、早、13年目になりました。色々学ばせて頂いただけでなく、志の高い方々とお会いできた事は、私にとって大きな財産です。その母団体の世話人に就任させて頂いた事は、誠に身に余る光栄であります。

これまでお世話を受けるばかりでしたが、今度は恩返しをさせて頂く番だと考えております。一会員の立場としては、「日本一周自転車旅人」及び「自動車教習所指導員」としての2つの経験を活かして、自転車市民権の確立に主に取り組んでいきたいです。

分からない事ばかりですが、少しでも皆さまのお役に立てればと思いますので、これからもいろいろ教えて頂きますとありがたいです。

(埼玉県戸田市在住)

青木勝(会計兼名簿管理・再任)

今年もがんばります。(大阪府大阪市在住)

佐藤清志(渉外・再任)

昨年度に続き、世話人を引き受けることになりました。昨年まで加入していた「全国交通事故遺族の会」という交通遺族団体が閉会をしたことを機に、地域活動連絡係から世話人となり、問い直す会にこれまで以上に力を注ぐ気持ちでお引き受けをしたのですが、思うほどの行動ができずに一年が過ぎ去ってしまいました。

個人的にはフリーな交通遺族の立場として、全国の交通被害者団体の皆様と連携した活動を模索しているところでもあります。

今年で世話人二年目となりますので、今年度はさらに交通遺族の立場・経験を活かした行動で、皆様のお役に立てることができればと思っています。

どうぞよろしく願いいたします。

(東京都品川区在住)

杉田久美子(会報発送・再任)

今年度も引き続き、世話人として、発送を担当します。

ここ数年、クルマの社会的費用や衝突予防システムの学習会、運転者の資質の妥当性や教育

システムのデリケートな議論と外部向けの提案、「自転車はどこを走ればいいのか」という本音と建前が揺れ動く議論が続いてきました。なかなか疲れます。だから、議論には参加せず、世話人とは名ばかりです。

でも、実現は困難ながらも一生懸命政策提案を考え続けたり、会としての要望を根気よくまとめ上げたり、自分の地域で行政に働きかけて地道に活動が続けたり、交通事故で命を落としたり重い後遺症に閉じ込められている被害者やその家族達の心情を呼び覚ましてくれたり、そういう会員、地域連絡係、世話人達がいるので、私のできることをしていこうと思うのです。

会発足から18年が経ちました。「命や健康より、クルマが優先の社会って変だ、いやだ、変えていきたい」という思いで会を立ち上げた皆さんの感性に頭が下がります。会員の思いは少しの凸凹はあっても共通で、私達は同志だと思えます。問い直したいことは勇気を出して、「変だ。私はこう思う。こうしたい」と言っていきましょう。でも「言い方ってあるよね」、「言う相手も考えないとね」とも思います。それを会報や会員から一緒に学んで行きましょう。

今年の晩冬、栃木県の湯西川温泉の「かまくら祭り」のポスターに惹かれて、訪ねてびっくりしました。湯西川駅までは鉄道です。トンネルに駅ホームがあって、奥山にきた期待感に胸が膨らみます。駅からは路線バスで湯西川温泉街まで行きます。ところが、驚いたことに、平家の落人が逃げて生き延びたという湯西川温泉街までの道路が典型的な公共事業だったのです。

私はトンネルというと、真っ暗で大体は直線的な建造物と思っていました。ところが山を越える為の6から7つのトンネルはまるでアミューズメントパークのように、煌々と明るく、しかも流れるようなカーブを描いていたのです。すばらしい技術力かもしれません。でも何だか変です。どれ程の国のお金がつぎ込まれた事でしょう。トンネルから出ると、所々、はるか下に山を這うように細い旧道が残されていました。「あの道でよかったのに……」と思いました。新道沿いの何か所かは新しく区画整理された住宅地になっていました。どういう人が住むのでし

よう。どういう見通しで、こんなにお金をつぎ込んで道路建設をしたのだらうと呆れてしまいました。勿体ないと思いましたが、もう二度と行きません。

それに比べて、翌日に湯西川駅から会津まで乗った野岩鉄道はよかったです。会津まで、山河の中、昔ながらの駅舎や農地や農家の集落、山並みの景色を楽しみました。湯西川温泉地に行く道路に比べて、歴史を断ち切ることなく、生き残って走り続けている鉄道があってこそその会津の魅力だと私は思いました。連山を四方に拝した駅からの山のパノラマを眺めて、「会津魂ここにあり」と勝手に感動していました。

60歳を過ぎると尚のこと、自分に心地よく、安心な移動手段は鉄道だと感じます。閉鎖的な乗用車やバスでの長旅は息苦しく嫌いです。細長い日本は物流も含めて基本は鉄道に頑張っしてほしいと思います。トラックでの長距離輸送は本流ではないと思います。鉄ちゃんならぬ、鉄ママならぬ、鉄ばばで、今年はゆっくり旅を楽しみ、気づいたことを発信できたらと思っています。

3.11以降、私達は重大な苦悩と悲しみを抱えて生き、そして解決を待たないで死んでいくことになりました。その事は大なり小なり一人一人の心に陰を落としていると思います。それだからこそ日々の生活の中で互いを思いやり合っ、喜怒哀楽の心を尊重し合っていきたいものです。今年度もよろしくお祈りします。

(千葉県松戸市在住)

林 裕之(会報作成・再任)

クルマには、道路さえあれば(場所によっては道路がなくても)、いつでも戸口から戸口へ人や物資を直接運ぶことができるという利点があります。しかし、多発する交通事故、エネルギーの大量消費、排気ガスによる深刻な大気汚染、道

路建設に伴う自然破壊など多くの問題もあります。これまではこうしたクルマの問題があまりにも軽視されてきたのではないかと思います。それが必要以上にクルマの数を増やし、環境を悪化させ、社会をより危険で不公正・不公平なものにしてしまっていると思います。

今わたしたちにとって必要なことは、クルマへの過度の依存を避け、安全性が高く、環境に対する負荷の少ない交通手段の普及と利用に努めることであると考えます。こうした取り組みが住みよい、そして持続可能な社会を建設していくことにつながると思います。

今年度も微力ながら世話人を引き受けることになりました。よろしくお祈りします。

(山口県萩市在住)

足立礼子(会報作成・再任)

今年度の総会は、クルマ社会を変えていかねばという声が、昨年にも増して強く感じられました。人の命よりクルマの流れ優先の警察、免許制度や交通犯罪の刑罰の甘さ、今なお続く道路建設、等々への疑問や怒りは、当会だけでなく一般の人々の中にも湧き広まっている気がしています。クルマという印籠の魔力でなんでも許された時代はもう終わりつつあるのではないかと、思います。

当会には交通問題の専門家や思索家、交通犯罪のご遺族、運転を職業とする人、歩いて哲学する人、道路で子どもを守る人、また、都会の住民も交通不便な地方の住民も……さまざまな立場の人々がいます。それぞれの立場で発信し、互いに耳を傾け合うことで、広く世の中に共感を得られる理念が生み出されるように思います。会報にもどんどんご投稿ください。1年間またよろしくお祈りいたします。

(東京都三鷹市在住)

地域活動連絡係からのメッセージ

楠神久人(新規)

本年度より、地域活動連絡係に加えさせていただきましたが、地域に特定した積極的な活動はなかなか行うことができません。県内の地方都市(彦根市、草津市等)からさらに一步、農村部に入った在住地域では交通量が少ないため、歩車分離信号が必要な交差点も少ししか見当たりません。しかし、そのような地域だけに、やたらと目立つのがルールを守らない自転車です。学生の約70%以上は右側通行で、2列にも3列にも並んで走っています。右側通行は幼少の頃から親にそのように教えられているらしく、それが正しいルールだと信じ込んでいるようです。総会の前日、東京の町を歩きましたが、東京で自転車に乗る人は、ルールを守っている人が多いなと感じました。全国的に対策を行うべきことは会の活動に委ねるとして、せめて地元の見るに耐えない、こんなところからでも改善していきたいと思います。

(滋賀県愛知郡愛荘町在住)

榊原茂典(新規)

今回からいきなり地域活動連絡係をさせていただくことになった榊原と申します。なにしろ新入会員なので右も左も分かりませんが、積極的に発信することを心がけ、皆様のお知恵を頂きたいと思っています。とりあえず、今自分の中で課題となっていること、アイデアなどを、思いつくまま並べてみました。

1) メーカーだけでなく、クルマを生業にしている運輸業界にもアプローチする必要があるのではないのでしょうか。

普通に考えると、我々の活動と考え方が正反対でお互いに分かりあえず、敵対関係のような気がします。現実がクルマ優先社会であることを認めざるを得ないうえ、人優先社会への改革を考えると、彼らに我々の活動を理解してもらい、協力を得る必要があるのではないかと思います。

特にタクシーは数も多く、良い意味でも悪い

意味でも道路上での運転マナーが目立つ存在です。それゆえルールに則った良い運転の手本となって貰わねば困ります。現実がそうでないように見えるから、なおのこと話し合う必要があるのではないのでしょうか。話し合う中からクルマ社会の問題点と解決策が見えてくる可能性もあると思います。

2) 危険なドライバーを路上から排除する必要があるのではないのでしょうか。

危険な運転をする人間は運転をさせない。運転免許を剥奪する、これしかありません。事故時の刑罰を重くすることも必要かと思いますが、運転をさせない方がより効果的だと思います。不適格なドライバーは事故、違反が多いはずで、不適は過去の記録を見ればすぐ峻別できる筈です。この対策は、免許、取消の適用を厳しくすることで実現できますが、当局が後ろ向きなのが気になります。

根源的な原因は産業政策として行政が出来るだけクルマの運転人口を増やそうとしていることにあります。だから当局も悪質なドライバーに対し低姿勢なのだと思います。この思想は正していく必要があります。

3) 誠実な遵法精神を持った人が、悪い人とならざるを得ない道路交通法の見直しを要求しましょう。

道路交通法を守っていたら路上で運転することはとても無理です。矛盾だらけです。違反しなくては運転できません。また、その内容が分かりづらく解釈がまちまちとなる部分もあります。見直しが絶対に必要です。

4) ゾーン30でなく人優先ゾーンの創設を。

制限速度とは制限以下の速度で走れではなく、制限速度ギリギリで走る。教習所でもそう教えています。従って制限速度を守るため10km/h程度の超過は法規上容認される、と解釈している人が殆どです。これでは30制限で実質的に40km/hが容認されかえって危険です。30km/hを超えると事故の死亡率が跳ね上がります。一方で住宅地の生活道路などはクルマを持っている

る人も多いので、全面通行禁止は抵抗が多いと思います。そこで、人優先の道路を創設し、速度は“徐行”として、すぐ止まれる速度とする。許容速度の上限を決めない。これの方が良心的なドライバーには従いやすいのではないのでしょうか。勿論、このゾーンで事故を起こした場合はドライバーの一方的な責任とする法のフォローも必要です。

以上まだまだ思いつきの段階ですが、今後とも皆様とのディスカッションを通して、クルマ社会の変革を目指していきたいと思っております。よろしく願い致します。

(東京都杉並区在住)

冨田悦哉(継続)

引き続き「世田谷」の地域活動連絡係をいたします。

世田谷・目黒あたりにお住いの会員の方々と

いっしょに、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。

会員のどなたがお住まいなのかは私にはわかりませんので、ご連絡をお待ちしています。

(東京都世田谷区在住)

二宮英治(継続)

愛媛県宇和島市という地方在住のため、都会とは異なる交通事情の視点からの意見となります。最近では活動という点では活発にできていませんが、道路交通を哲学的に捉える思索を行っています。

(愛媛県宇和島市在住)

*三宅浩太さん、小林和彦さん、木村孝子さんは投稿ページに、田中牧さんはおすすめ書籍の紹介ページに投稿があります。

*地域活動連絡係は全国に35名おられます。連絡先は本会報に同封の名簿をごらんください。

会に関連する新聞記事

速度30^キ制限で死亡率小さく

「クルマ社会を問い直す会」

杉田正明代表

通学路で子どもたちが犠牲になる事故が相次いでいることに心を痛めています。危険な通学路の対策として、いくつかの提案をしています。

第一に、学校の周囲では自動車の速度を30^キに制限(ゾーン30規制)することです。30^キ以内だと死亡にいたる確率が小さくなります。第二は、速度抑制の対策として道路の一部を盛り上げる「ハンプ(突起)」の設置や、車道幅を狭める「狭さく」をつくることなどが有効です。

これらは、日本では一部の自治体で対策が始まっています。オランダ、ドイツやフランスなどでは、1980年代に導入され効果をあげています。

「命がなによりも大切」との考えで、歩行者優先の通学路、生活道路の安全対策を進めることだと思えます。

しんぶん赤旗 2013年4月1日
「歩行者の安全どう守る」という記事の中で、
当会杉田代表のコメントが紹介されました。

4月の総会冒頭でご挨拶した内容を記載し、今回の代表よりとさせていただきます。

私の家から5,6百メートルのところに通称「関さんの森道路」が昨年9月に開通しました。この道路は、「関さんの森」と呼んでいる林、屋敷・屋敷林、梅林からなる約2ヘクタールの空間を突き抜ける都市計画道路です。長い間松戸市と、地主関さんおよび関さんの森を愛する人々との間で争ってきたものです。松戸市が土地収用法の適用を通告してきたのを契機に条件闘争に入り、まとまった緑を少しでも大きく残すために、道路の線形を曲線にし、また道路を細くすることで決着しました。

これまで分断する道路が無く自由に行き来していた空間ですので、「関さんの森を育む会」では、横断歩道の設置、押しボタン式信号の設置を要望しましたが、警察は「カーブで見通しが悪いところに横断歩道は作れない」「隣の信号から100m以上離れていないと信号は作れない」と否定回答でした。

一方、この地域の町会が、「関さんの森」ゾーンの角に新たにできた十字路・交差点に歩車分離信号の設置を要望しましたが、「歩車分離信号は渋滞を招く恐れがある」とやはり否定的回答でした。

道路開通後、関さんの家で世話をしている猫が5匹轢かれました。関さんの森を育む会では、建設前から道路の制限速度を30km/hにするように要求してきたのですが、猫の轢死を踏まえて、人間が渡る上でもより安全になり、猫も逃げやすくなるよう、自動車の制限速度を40kmから30km以下に引き下げて欲しい、と改めて要請しました。しかし「都市計画上幹線的な道路であり、そこまで下げることは出来ない」と否定されました。

全国いろんな場所でこうしたやりとりが進行しているのではないかと思います。

クルマの交通効率・利便性と命を守ることと一体どちらが大事なのでしょうか。

輸送の効率・クルマの利便性と交通安全とを

同列に位置づける考え方が交通行政において一般的と感ずます。いやむしろ同列よりも輸送効率・クルマの利便性優先でこれまで交通行政が行われてきたと感ずます。

昨年の衆院選に際して各政党に当会の政策要求を公開質問という形で提示しました。そこにおいては、トップの項目として、交通基本法に、1. 輸送効率より命・健康最優先、2. クルマより歩行者次いで自転車優先、を交通の基本理念として明記すべきと打ち出しました。

この理念が社会に定着すれば色々決まるべきものが決まっていくと思います。定着していないから、歩車分離信号の設置はきわめて遅々としています。横断歩道、押しボタン信号、30km制限の実現も同様です。

てんかんなど運転に支障が生じる恐れのある病気について、免許取得時・更新時に検査を義務づけるべきという当会の意見書も道路交通法改訂の動きの中では無視されようとしています。現在進められている道路交通法改訂においては、患者さんの自己申告を待つ、また医者さんからの任意の報告を待つ、という方向で進められています。この仕組みのもとでは、患者さんは申告を回避する・偽る可能性があり、医者さんは患者が離れるのを恐れて報告しない可能性があります。結局事故が起きて初めて病気の事実が明るみに出るというこれまでの事態が繰り返されるでしょう。

命最優先の立場からすれば、てんかんなど運転に支障が生じる恐れのある病気については検査の義務づけが必須です。

問い直す会としては、命・健康最優先で交通行政を行えと言うのが、第1の根幹的主張だと思っています。

この考えを世の中がなかなか受け入れないのが現実です。人々はお金、経済、効率を大事にします。福島原発事故を見てください。あれだけ原発事故がもたらすものが悲惨であることが

はっきりしても、未だにコストが安いと称して(実はコストは巨大なのですが)原発を稼働させたい人々が一杯います。そしていつの間にかそれに賛同する人々が一杯います。嘆かわしいのですがそれが現実です。

原発がほとんど無しで二年間過ごしました。もちろんCO₂を減らすためには自然エネルギーへの転換を進めねばなりません、そしてその際エネルギー価格の上昇もあるかもしれませんが、原

発無しで我々の生活が大幅に崩れることは考えられません。我慢できます。

命・健康最優先の交通行政を行って、我々の生活が崩れることがあるでしょうか。少々渋滞が増えても、少々輸送交通時間が長くなっても何ら生活は崩れません。基本的に問題ないのです。世の中から浮き上がることがあろうとも、私たちは命・健康最優先を訴えていきましょう。それが我が会が存在する意義であろうと考えます。

事務局より

清水真哉

前号の「デフレ・景気・経済成長 安倍政権の誤れる経済政策」で書き残したことを書かせて頂きたい。

中国の経済成長はまだまだ先が長いであろう。人件費は上昇し、元高も経験するであろうが、それも克服して成長を続けるであろう。

日本は今、リージョナルジェットと呼ばれる中小型飛行機の分野に再び活路を求めようと奮戦している訳であるが、いずれ中国は大型ジェット機を自国メーカーの製品として国内生産するようになり、ボーイングとエアバスの二社体制に割って入るであろう。中国には十分な国内需要があるのだからこれは可能である。これが中国の経済発展の行き着く一つの目安となるであろう。

中国が政治的にも経済的にも巨大な世界の超大国になっていく一方、日本はその周辺に位置する人口7000万規模の地域的な大国という位置づけに変わっていくであろう。

そして、日本人と世界の他の国の人々との生活水準は均一化していくであろう。

世界経済が進んで行っている方向をまさに示しているキーワードが、ファーストリテイリング(ユニクロ)の柳井正会長兼社長の語る「世界同一賃金」という言葉である。仕事の内容が同じであれば世界のどこであれ同じ賃金を払うのはグローバル企業の帰結である、とこの経営者は語る。「年収百万円も仕方ない」とも語っている。柳井社長を批判する声も聞こえるが、世界の賃金の平準化は、良い悪いを超えて世界の進んでいる現実なのである。物価も、労働条件も、

福祉水準も同様に、時間は掛かってもいずれ同じ方向に向かっていくであろう。これがグローバル化の行き着く先である。

日本人が豊かさを少しでも維持したければ、労働力頼みでない何かがあって欲しいというのは自然な願望である。

日本が有する世界的に希少性のある資源として水産物がある。日本の海域は世界的に見ても良好な漁場である。ところが日本の資源管理のあり方は極めて後進的で少なからぬ魚種で資源量を減らしてしまっている。すべての魚種の漁獲量の漁船ごとの割当制度を導入することにより資源量を管理し、資源の量と質を低下させることなく、漁業を輸出もできる日本の主要産業へと体質改善すべきなのである。(参考:片野歩『日本の水産業は復活できる! 水産資源争奪戦をどう闘うか』日本経済新聞出版社)

目下のところ、アメリカの景気が回復し、それに引っ張られる形で日本の景気も回復しつつある。日本の景気回復は安倍政権の政策によるものではない。景気はそもそも循環するものであり、世界的に景気の上昇局面に入ってきたというだけのことである。

景気は回復しつつあるのだから、政府は景気対策ではなく、財政再建に舵を切り替えるべきである。国民はデフレで苦しんでいると総理は考えているのかも知れないが、日本人の所得の減少、生活水準の低下は歴史の必然であり、甘受せざるを得ない。それに国家予算で虚しく抵抗しようとするれば、国家財政はますます危機的となるであろう。

国土強靱化などと、これまで以上に国土を鉄とコンクリートで固める政策を自民党は打ち出しているが、道路や堤防ばかり造れば、国土が強靱化するのに反比例して財政は脆弱化していくであろう。

日本の収入が減り、国にも地方にも国民にも金がないという状態になることを見越し、お金がなくとも何とか暮らしていけるための社会インフラを設計すべきである。

自家用車がなくても暮らせるコンパクトな町づくりはこうした観点からも必須の課題である。簡素でも低廉な住宅に住めて、歩いて買い物でき、役所や病院など必要なところには公共交通で行ければ、所得が低くても生活はし易からう。

日本の将来の人口と国力で維持しえる社会インフラの量は限られ、道路や橋やダムなど、これから新設するは愚か、今あるものも適正規模に間引いていく他ないであろう。

住宅も同様である。今、周囲に危険となっている個人の家屋を、自治体が公費で解体せざるを得ないという事態に直面し始めているが、民間が建設しているタワーマンションなども、最終的な解体に至るまでの長期的な修繕を居住者だけの負担で万全にやっつけられるのか不安がある。いずれ将来の国民に負の遺産として、のしかかってくるのではなからうか。

また、既存のインフラの管理を厳格に行っていくことも重要である。最近、老朽化という言葉で語られている橋梁、トンネルなどの多くは、実際は老朽化というよりも、管理の手抜きと言わざるを得ないものが多いようである。

日本の国家財政が近い将来に破綻することは確実と思われるが、それを少しでも先延ばしにし、その衝撃が少しでも穏やかなものになるように、今から国や地方のあり方を引き締まったものにする努力を始めてもらいたいものである。

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努める。役員を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。

2013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。
当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

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「12年度会費払込済」「13年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2012年度、2013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。
2013年4月1日から2013年4月24日までの会費・寄付納入者は74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。当会の会計は窮迫している状況です。
ぜひとも、2013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、複数口の会費をよろしく願います。
会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(同封の名簿参照)までご連絡ください。

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)。
- 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~71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(本会報に同封の名簿参照)まで。

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。
- 地域活動連絡係…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。

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

■東京ミーティング ご案内

～ご参加ください～

《7/21(日)、8/31(土)、9/28(土)》

ここのところ土曜日に開催してきましたが、今回7月は日曜日開催と致します。ご都合のよろしい方ご参加ください。

時間 13:00～16:00 (予定)

場所 千代田図書館 研修室 (予定)

<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/index.html#9>

千代田区役所の9Fです。

東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿線「九段下」駅下車4番または6番出口から徒歩5分。

※上記の時間・場所は予定です。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、会場が確定次第、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

希望者は杉田に時間・場所確認のための電話をください。

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

■問い直す会有志メーリングリストのご案内

有志メーリングリスト管理人 杉田正明

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2013年4月28日現在で参加者は88人です。

参加希望者は、管理人杉田までメールをください。sugita@kstnk.sakura.ne.jp (非会員は参加できません。)

●総会出欠はがきのメールアドレス間違いのお詫び●

先号の会報に同封されていた総会出欠はがきに総会メッセージ用としてあったメールアドレスが間違っており、多くの会員にご迷惑をおかけいたしましたことを、お詫びいたします。正しいメールアドレスは **toinaosu@red.zero.jp** となります。今からでもメッセージをいただければ嬉しく思います。よろしく願いたします。

事務局担当世話人：清水真哉

■「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9月下旬
 - 原稿締切り：7月31日(締切り厳守でお願いします)
 - 送付先：足立礼子(本会報に同封の名簿参照)
 - 募集内容：
※クルマ社会の問題に関連したものに限りま。
 - ・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します。ご相談ください。
- ★原稿についてのお願
- ・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、専門用語には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://toinaosu.org>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