

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：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

74

2013年12月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



路面電車とバスの高速共用路「トラッセ」
一般のクルマが入れない専用高架路を、路面電車とバスがスイスイ走ります。
利用客は路面電車とバスを、同じ停留所で、同じ料金体系で利用できます。
このシステム導入により、公共交通の利用が大幅に増えたそうです。ドイツ・
オーバーハウゼンにて(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 五輪開催を機に路面電車(LRT)整備を求める要望書を提出(杉田正明) 2
「名古屋ミーティング2013」を開催(青山泰人) 5
横浜カーフリーデー(9/22)にパネル展示参加(足立礼子) 7
展示用パネル新作の発表(足立礼子) 9
- 地域の団体の活動 小平での住民投票をめぐるその後の活動報告(水口和恵) 15
- 論文 車問題と我々の今後(飯野研三) 17
- 投稿等 公共交通との日々(木村孝子) 21
自動運転は完全順法で(富田悦哉) 21
会報第73号榊原論文について(前田敏) 22
「クルマ社会」を「問い直すこと」(4)～『あまちゃん』を観て(田中牧) 23
- おすすめ書籍の紹介 『クルマよ、お世話になりましたー米モータリゼーションの歴史と未来』 24
- 会員に関連する雑誌投稿記事 木村孝子さん「東京フリー切符の復活を」 25
- メッセージほか 代表より...26/事務局より...27/会計よりほか...28/案内板、原稿募集案内...30

五輪開催を機に路面電車(LRT)整備を求める 要望書を提出

杉田正明(世話人)

当会は10月9日に東京都・中央区・江東区・港区の知事・区長に宛て、標記要望書を送付致しました。

東京都中央区は、五輪開催が決まる以前の3月における中央区地域公共交通会議で、有楽町のあたりから晴海に掛けてのBRT/LRT路線の検討資料を提示しました。3路線が検討され、いずれの路線についても、BRT (bus rapid transit〈主に専用レーン上を走るバスで公共旅客輸送を実現するシステム〉) で整備してもLRTで整備しても、収支予測としては黒字という数字が示されました。この予測は五輪の開催は前提としていません。また同資料では、スケジュール的にはまずBRTを整備し次いでLRTを整備するという案も提示されました。

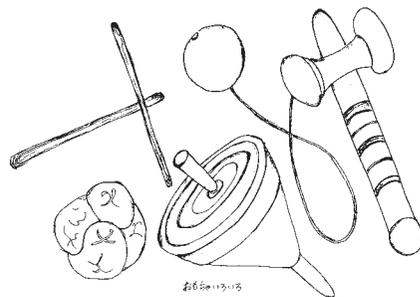
今回当会が要望した内容は、中央区が検討した路線よりも長いもので、JR東京駅から台場やビッグサイトにまで結ぶものです。江東区や港区の管轄域も含むので、当該区にも要望しました。

LRTの本格的な新設・復活の事例を作ることがあります。富山ライトレールの事例だけではアピール力不足です。LRTの整備には色々問題はありますが、地域・自治体が“やる気”にな

れば整備可能です。“やる気”にならないのが問題ですが、オリンピック開催は“やる気”が盛り上がり得る良い契機と考えます。

要望書の最後の方にも記載しましたが、私は路面電車の意義として従来強く言われてこなかった次の事項を強調したいと思います。クルマに乗れない交通弱者にとっての交通機関であること、固定されたレールを走ることから交通事故を相対的に起こしにくいこと、レール上を走ることから(ゴムタイヤトラムはダメです)上下・前後・左右への揺れ・変化が少なく乗り心地がよいこと、階段やエスカレーターなどを使わなくてすむバリアフリー性が高い交通機関であること。

最近老化が進み、立ち続けることがつらく、膝の調子も悪くなってきた私にとっては、地下鉄でのエスカレーターやエレベーターでさえバリアと感じられる様になりました。長く立たなくてはいけないこと、乗るまで待たされること、これらがバリアなのです。路面電車にはこうした欠点がありません。高齢者であふれる時代にふさわしい乗り物です。



おもちゃいろいろ
(会員K・Tさんの絵)

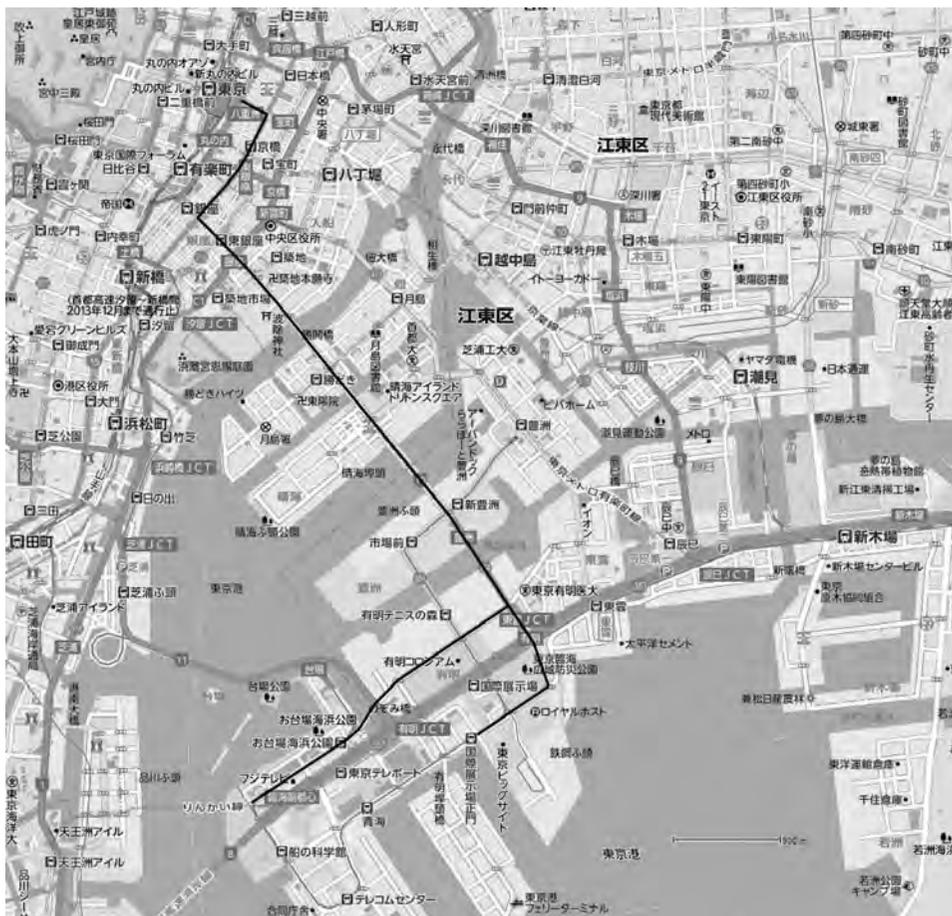
東京都知事 猪瀬直樹 殿
中央区長 矢田美英 殿
江東区長 山崎孝明 殿
港区長 武井雅昭 殿

クルマ社会を問い直す会 代表 杉田正明

要 望 書

東京五輪の招致・開催が決定したことを受けて、交通インフラの整備について下記の通り要望いたします。

JR東京駅を發し、臨海副都心へ直線的に結ぶ路面電車LRTの路線を整備してください。
路面電車LRTのルートについては下図のルートに要望いたします。



■要望についての説明

五輪開催時に使いやすい軌道系公共交通の不足が予想されます。

都心側と競技会場の多数が予定されている臨海部側を結ぶ既存の軌道系公共交通としては、ゆりかもめ線、メトロ有楽町線、JR京葉線、そしてりんかい線があります。

しかし東京の中心駅・玄関駅であるJR東京駅からすっきり臨海部へ直線的に結ぶ路線が存在しません。

京葉線の東京駅は、東京駅の中心から外れた場所にあり、動く歩道があるにしてもかなり歩くことを強いられます。

他の3線は東京駅から向かう場合には新橋駅、有楽町駅、大井町駅もしくは新木場駅に行って乗り換える必要があります。

りんかい線を使う場合、またゆりかもめ線を使う場合も、会場へのアクセスとしては回り道の感が生じることが多いと考えられます。

そこで、JR東京駅八重洲口を出てすぐに乗れる路面電車LRTの新設を提案します。

既存の軌道系の公共交通ルート分布をみると、メトロ有楽町線とゆりかもめ線の間が空いています。軌道系の駅の空白地域となっています。そこでこの間にLRTを通すことを提案します。

LRTは地上を走りますので、東京の景観を眺めることが出来ます。ゆりかもめ線を除く既存3線は景観を楽しめません。五輪への観光客にとっては乗ること自体が魅力的なものとなるでしょう。

LRTは有楽町線、京葉線、りんかい線よりも駅間隔を狭いものに出来ます。出発地・目的地のすぐ近くにLRTの駅があることも多くなり、利便性が向上するでしょう。

LRTは道路からワンステップで乗り降りできます。既存の4線はいずれも階段・エスカレーター・エレベーターを使うことを強いられるのに比べて、高齢者・障害者を始め人々全般に優しい乗り物となるでしょう。

五輪後のまちづくりを視野に入れても、臨海副都心の利便性を向上させ魅力を高めるために路面電車LRTの新設は効果的と考えられます。

今回提案するLRT路線の新設は、旧来からの東京都心と臨海副都心との空間的・そして心理的な一体感を強めるものとなると考えます。

LRTにはつぎのような魅力があります。①18歳未満などの自動車免許を持ってない人も乗ることができ、交通弱者を減らすことができる、②決まった軌道を走るので交通事故を起こしにくい、③階段・エスカレーターなどでの上り下りが不要で、バリアフリー性が高い、④軌道上を走るので上下・前後・左右への揺れ・変化が小さく、バスに比べ乗り心地がよい、⑤自動車に比べ輸送エネルギーが約1/6～1/10で済み、CO₂排出量を少なくできる。

私どもは、クルマ依存型交通体系を脱却するために、路面電車を、世界の都市交通の基本的な手段にしていくべきと考えています。今回の要望が実現すれば、東京そして日本の都市交通の新たな1歩となると確信しており、五輪を機に実現させるべき有意義な事業と考えます。

■補足事項

今回要望するに当たり、本来ならば検討しておくべきいくつかの事項について、専門家でもなくまた情報の乏しい私どもでは検討できないまま要望しております。かちどき橋がLRTの重量を受けることができるか、車両基地をどこに置くか、スケジュール的に環境アセスメントなども含めて可能か、等々です。必要な検討は東京都、中央区、江東区、港区側でして頂くことを前提としております。

1 開催の概要

日時：2013年8月31日(土)午後

会場：名古屋市北生涯学習センター

中部地区での地域ミーティング(初めてにあらず)として、名古屋ミーティングが名古屋市で開催された。参加者は5名(うち1名は杉田代表)で、信州・北陸からの参加は無かった。自己紹介で約1時間過ごした後、喫茶室から取り寄せたアイスコーヒーを飲みながら、約2時間半の自由発言時間は結構熱く盛り上がった。終了後も、引き続きラウンジで1時間近く歓談した。

2 主な発言(要約)

〈地域の実情〉

- 「3メートル未満の歩道は自転車通行不可」の通達は、各県警レベルでは守られていない。
- 首長の選挙公約「自転車都市推進」も守られていない。名古屋は、昔にも増して、車道を安心して走れる環境にない。
- 県警はいい加減だ。学生時代に先輩から、「ねずみ取りに捕まっても学生証を見せれば見逃してくれる」と言われた。
- 警察は本当に厄介だ。地域にもよるが。自転車道の整備でも、交差点付近が不十分だったり、片側だけ設置して対面通行にさせたり。
- 愛知県でも、交通対策課と環境政策課とでは縦割りで、例えば毎月第一水曜日の「エコモビの日」でもタイアップは全くしていない。
- トヨタへの過剰な配慮があるよう。トヨタ自体は何も言っていないのに、県や市の方が自主規制してしまうのが現状。また、国際競争力向上と称して、豊田市・岡崎市の境界にある里山にテストコースを造成しようとしているが、トヨタではなく県が主導している。
- 西三河地域は、トヨタグループの関係で税収は多いが、市民のために使われていない。街

並みが成立していないような現状があり、このままでは未来がない。自動車産業ばかりに頼り、道路ばかり造る発想ではダメ。『里山資本主義』の藻谷浩介氏が「このままでは夕張の二の舞だ」と講演しても、それを直接聴いている県知事はトヨタの方しか向いていない。

- 岐阜は、クルマが走りやすく歩きやすい街路で自然発生的に活気が出ている場所もある。やり方次第だ。
- 豊橋は、駅の改良を「使いやすくする」方向で行っていない。駅前ではバスと路面電車を平面で乗り換えられない。名鉄とJRとの分離も、県の東三河総局が尽力すべき。豊橋鉄道渥美線側の移転も、市が尽力して実現した。
- ここ(名古屋市北区)の都市高速道路は、日照対策等から全国でも珍しい上下2段式になっている。沿線の反対運動の成果であり、運動することは無駄ではない。

〈運転免許のあり方〉

- 免許取得については、極力厳しくすべきだが、交通権の保障は必要だし、免許制度ばかり悪者にしてもダメ。「事故は一生に2、3度は起こすもの」と謝罪意識も無かったり、事故を起こしても助けようとしなかったりするような、いい加減なドライバーから免許を取り上げるべき。
- 精神的な疾患・障害について、免許自体は取れ、医師も「運転しない方が良い」と強く止めないのが現状だ。副作用が運転上問題になるような薬の注意書きでも、「運転を避けてください」であり「運転してはいけません」とは書かれていない。
- 色弱(色覚異常)は、男性では20人に1人だが、特に事故報道は聞かない。信号を「○△×」とかにしていくことで、全く問題はなくなるだろう。
- 免許取得を厳しくという方向は出るが、公共交通もクルマもない場合どうするかの対策が

打ち出せない。公共サービスの良い場所への転居を促進すればよいという意見もあるが。

〈クルマ利用は今後減ると思うか〉

- 高齢化の進展により、認知症の人を含め、自分からやめてくれると思う。警察も道路秩序維持のために運転抑制を検討すると思う。
- いい加減なドライバーに厳しく対処すれば、病気の人でも自分から控えてくれると思う。
- 人口減、都心回帰、若者のクルマ離れ、インターネット活用による外出減などにより、絶対数としては減ると思う。
- 中心市街地商店街も、(大型店に限らず)中核的な店舗があれば何とかやれる。
- 仕事などで運転しなければならぬ場面を減らしていけば、減ると思う。
- 鉄道のシェアが増えるとして、路面電車が增えるかは疑問。宇都宮は乗換え増に対してバス業界が、堺は商店街が反対。
- 田舎では、クルマ無しでは難しい。
- 各自治体で居住推奨区域を設定するとよいかも。
- 自転車は80~90代でも乗る。歩くのは大変でも、走行環境を整備すれば、田舎でもクルマ無しで十分いけると思う。ただ、住宅地の細い道と幹線道路を同じ速度で走るクルマも一部あるのが困るが。
- 環境保全のための市民の取組みでも、クルマ利用抑制関係はガタッと減る。
- マスメディアも、記者自身が関心を持っていないとなかなか理解してもらえない。また、某誌編集部は「賛否両論あることは載せにくい」と言っている。

〈クルマ利用抑制と公的補助など〉

- 走行量が多いのが問題。「県民の生活環境の保全等に関する条例」にも「自動車の走行量の抑制」が明記されている。
- ロードプライシングの収入を公共交通へ充

てることも、首長の姿勢次第では可能と思う。

- クルマの「台数を減らす」ではなく「使い方を工夫する」でないと、反対も多い。
- 富山は、議会が公共交通への予算措置をよく承認してくれているなあとと思う。中心部のマンションへの補助や、中心部乗換えで市内どこでも300円で行けるバス路線網のための運賃補助もしている。
- クルマと公共交通を切り離して考える市民もいる。「(公共交通への)補助はムダ」と言う一方で、「(施設の)駐車場はタダが当然」という意識もある。
- ゴミ問題との共通性も啓発すべき。処分場をどんどん増やすのではなくゴミ自体を減らす方向で、名古屋は一定の成果を出した。同様に、渋滞対策として道路に投資するのではなくクルマ利用自体を減らす方向でいくべき。
- 路面電車の整備費用の抑制が課題とされる一方で、土建業者のように「お金になる大きな事業」の話には乗ってくる勢力もある。
- 啓発だけでは不十分だが、具体的方策として何があるか。例えば、ガソリン代が税額の上限を変更し1リットル200円まで上がれば抑制されるのだろうか。

〈今後の具体的な活動〉

- 政党だけでなく市町村へも物申すべき。まずは自治体を変えるべき。
- パブリックコメントなどは、個人でも出せるし、回答が来るなど結構取り上げてくれる。一人でもできることからやっていくしかない。
- 公共交通や施設(機能)配置のあり方について、なかなか具体的に提言できない。
- 地域に即したテーマを地域で行うのが良い。東京は、交通事故関係の活動が多いが、警察庁は面会困難で要望書も入口で受け取るだけ。
- 年1回程度で良いから、意見交換・情報交換の場を設けることが大事。

(愛知県名古屋市在住)

9月22日の日曜日、横浜カーフリーデー&モビリティウィークに、写真等のパネル展示で参加しました。横浜カーフリーデーは今年で10周年目。日本大通りをメイン会場に、横浜スタジアムのある横浜公園と海に面した象の鼻パークも会場です。横浜の観光スポットに近いという場所柄に加え、素晴らしい晴天に恵まれ、大勢の人でにぎわいました。

私たちの会は、2010年までと同様に写真パネルを展示しました。1998年に作成した「道はだれのもの?東京」パネル等のほか、今回は新たに、自転車、路面電車、歩行者の事故、分離信号等のテーマで10枚のパネルを有志の協力で作成(p.9参照)して加え、ほかに佐藤清志さんが持参された世界道路交通犠牲者の日のパネルも展示しました。また、高橋大一郎さんと井坂洋士さんの合作冊子『市民のための自転車ルール教本』(発行元/持続可能な地域交通を考える会)のできたても届き、他の資料とともに希望者に配布しました。

青空展示は道行く人が気軽にながめやすく、不特定多数の人にアピールするにはとてもよい形だと思えます。「なんとなくながめて通り過ぎる」人が多いのですが、中にはじっくり見入る人や感想を述べてくださる人もいます。一人の30代くらいの女性が「こういう視点でクルマ社会を見るというのは初めてで、とても興味深かった」



パネル展示風景

と言われたのが、印象に残っています。

当日は秋の全国交通安全運動期間と重なっており、実行委員会の働きかけで地元の警察による交通安全のアピールも行われ、警察官もパネルをながめていました。横浜市の都市交通課の職員さんも熱心に見ていかれたという話も聞きました。また、翌日の神奈川新聞の記事には、当会の展示を見た人の感想も掲載されたと、実行委員長の大内えりかさんが送っていただきました(p.8)。

このイベントには、2010年まで7年間、後藤さんはじめ多くの会員の協力体制で参加していましたが、11年に参加をやめました。理由は、「実行組織が分裂し運動の転機にきている、カーフリーデーを紹介するという会の目的は一応達成された」、等です(会報65号 p.3)。私は関わっていなかったのですが、一般の人々にクルマ社会の問題を伝えるこのような場がほかにはほとんどないことを考えると、もったいないように思っていました。今回は、当会の主旨をよく理解してくださる実行委員長の大内さんのお声かけもあり、私が準備担当になることで世話人会の了解を得、再度展示参加をさせていただいたものです。

今回関わってみて、カーフリーデーというより一般のお祭りのような雰囲気が濃いと、率直なところ感じました。カーフリーデーの主旨を広めたいという意識を積極的にもつ組織の出展が減っているらしいことも要因にあるようです。しかし、それだけに当会の展示は、カーフリーデーの主旨を伝えるものとして存在感が大きかったことも事実です(神奈川新聞の記事にもそれが表れているように思います)。また、多くの人々が単に「お祭り気分」で参加したとしても、カーフリーデーのパンフレットや当会の展示などから少しでもなにかを感じてくれたら、また、クルマのない空間のよさを感じることができたら、それも意義があるように思います。問題意識を持つ団体同士の交流も大事ですが、最も理解してほしいのに訴えかけがむずかしいのは、一般

市民です。

(ただ、パネル展示で一般市民に問題を伝える「効果」がどれほどあるかはまた別の問題です。だれしも面倒な話や重い話は敬遠したいし、知らない団体には警戒します。ながめる人にリーフレットを渡そうとするだけで逃げてしまうことも少なくありません。パネルを見ても「だから事故には気をつけなくちゃ」で終わってしまう人も多いかもしれません。課題は尽きず、悩ましいところです。)

ともあれ、10年継続してイベントを続け、盛り上げてこられた横浜実行委員会のご努力には敬服です。今回も広い場所をご提供くださり、温かく応援して下さった大内さんや白石事務局長さんはじめ皆様に感謝申し上げます。

パネルの搬送や展示には、杉田正明さん、佐

車使わず出掛けよう

マイカーを使わずに、横浜の魅力を再発見してもらおうというイベント「横浜カーフリーデー2013.&モビリティウィーク」が22日、横浜市中区で開かれ、多くの家族連れが訪れた。

「カーフリーデーは、事故や渋滞、排出ガスなど自動車の利便が都市に与える影響を考えるイベントとしてフランスで1998年に始まり、欧州各地に広まったという。大内委員長によると、日本では13都市で開催されている。

「カーフリーデーは、事故や渋滞、排出ガスなど自動車の利便が都市に与える影響を考えるイベントとしてフランスで1998年に始まり、欧州各地に広まったという。大内委員長によると、日本では13都市で開催されている。

地球環境、交通安全考える



多くの家族連れが訪れた横浜カーフリーデー
横浜市中区

「カーフリーデーは、事故や渋滞、排出ガスなど自動車の利便が都市に与える影響を考えるイベントとしてフランスで1998年に始まり、欧州各地に広まったという。大内委員長によると、日本では13都市で開催されている。

横浜
川崎
横須賀



地域

横浜で「カーフリーデー」

報道部
☎045(227)0140
コミュニケーション局
☎045(227)0080
川崎総局
☎044(222)4455
横須賀支社
☎046(822)2020

神奈川新聞 2013年9月23日

藤清志さん、藤村健一郎さん、藤本真一さんらが協力してくださいました。

また、高橋大一郎さんらは、「さいたまカーフリーデー」に「埼玉自転車市民の会」で初出展参加し、井坂洋士さんもその出展に協力されました。そちらも大盛況だったそうです。

ほかの都市で参加された会員さんがおられたら、様子をお知らせください。

★モビリティウィーク&カーフリーデーについて

ヨーロッパでは、2002年から、毎年9月16～22日に「ヨーロッパモビリティウィーク」という欧州委員会（環境総局）が推奨している交通政策推進プロジェクトが行われています。クルマ優先、クルマ依存を見直し、「公共交通機関・自

転車・生活道路・緑の道のほか、都市文化、公共空間、健康、安全」等のテーマで新たな交通施策を考える1週間です。その最終日に行われるのがカーフリーデーで、都心部で1日マイカーを使わない地区がつけられます。

モビリティウィーク&カーフリーデーは現在世界各地に広がり、2012年には2158の都市で開催されています。日本では、全国13都市で開催されています。行政主導で行うところと市民組織で行うところなど、とり組み形態もさまざまです。詳しいことは、インターネットで、「ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー日本公式サイト」「一般社団法人カーフリーデージャパンのブログ」をごらんください。



展示用パネル新作の紹介

足立礼子(世話人)

当会では、1998年に「道はだれのもの？ 東京」という写真を主体としたパネルを24枚作りました。その後も展示の機会たびに会員有志がヨーロッパ交通事情、LRTに関する資料的なパネル等を作成しています。

今年も、横浜カーフリーデーの展示用に、以下の10枚を新たに作成しました。

- ・「自転車」関連2枚（井坂洋士さん、高橋大一郎さん作成）
- ・「路面電車の魅力」「路面電車導入の課題」2枚（杉田正明さん作成）
- ・「歩車分離信号」関連2枚（足立作成）
- ・「また事故がおきた」「僕は青で渡ったんだよ」「子どもはいつも命がけ」3枚（「道はだれのもの？ 東京」パネルの一部を再編再生したもの）（藤本真一さん作成）
- ・「子どもを育む道・まち／子どもを危険にさらす道・まち」1枚（足立作成）
(p. 10～14参照)

パネルの写真の多くは会員提供によるものです。このパネルの現物は、カラーの印刷物をA1サイズの発泡ボードに貼りつけ、ビニールカバーをかけてあります。各地で展示の機会があればご利用いただければ幸いです（送料は会負担）。また、元データのファイルを各人で印刷して新たにパネルに仕立てたり配布プリントにしたりと、用途に合わせてお使いいただくことも可能です。

なお、「道はだれのもの？ 東京」等の古いパネルは、印刷用の元データはありませんが、展示希望される方には現物をお送りできます（年月相応に古びている点をご理解ください。内容は事前に写真でご確認いただけます）。

以上について、お問い合わせは世話人の杉田正明もしくは足立までお願いいたします（会報72号に同封の名簿参照）。

*会のホームページでも、p10～14のパネルを紹介しています。

自転車

■日本は《自転車歩道を通る》不思議な国

自転車は歩道を通るのが「常識」...そう思っている方も少なくないかもしれませんが、でも、そんな「常識」が通じるのは日本だけ。しかもこの40年間の、極めて例外的なローカルルールなのです。

1960年 「道路交通法」制定 自転車は車道



自動車の激増により「交通戦争」が社会問題に

1970年 「道路交通法」改正

自転車は車両だが 歩道も通行可 の例外



この間、自転車のルールが曖昧になってしまった

2011年 改めて 自転車は車道 という通達

(平成23年10月25日 警察庁通達)



20XX年 道路を正しくシェアして「交通戦争」終結



クルマ社会を
問い直す会

2013/09/06

自転車

Bicycle

《自転車ナビライン

交差点内に自転車の走る位置を示す「ナビライン」。自転車と自動車が進路を正しくシェアできるように、2012年より整備が始まりました。自転車と自動車の事故は交差点で、歩道を通る自転車も多く起きています。自転車が車道左側を正しく走るようになることで、事故が減ることが期待されています。



宇都宮市の事例

《子ども乗せ自転車

毎日の生活に欠かせない、便利な自転車。正しく走れば安全で、環境にもやさしい乗り物です。

自転車の利用が進められている欧州では、子育てにも買い物にも便利な車両が開発され、使われています。

※国内でも、普通自転車でない自転車のルールに従って公道(車道)を走ることが出来ます。



写真提供 NPO自転車活用推進研究会

クルマ社会を
問い直す会

2013/09/06

http://toinaosu.org



出典:『自転車ルール教本』2013年版 <http://sitc.jp/>
Takahashi, Sustainable Local Transit committee.
Original Copyright © 2013 Daiichiro Takahashi, Sustainable Local Transit committee.
このパブリックドメインのコンテンツは、Creative Commons Attribution-NonCommercial-Share Alike 2.1 Japan License (CC BY-NC-SA 2.1 JP) 条項下で複製・再配布等の利用が可能です。
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.1/jp/>

路面電車の魅力

交通弱者は人口の約3割位を占めると推測される

6歳以上人口に占める交通弱者である可能性が高い人々の割合(2005年)

	人数(千人)	割合(%)
6~17歳人口	14,668	12.1
障害者番号・肢体不自由者(身体障害者番号交付者数)	2,989	2.5
60歳以上人口	6,648	5.5
18歳以上の高齢者運転免許非保有者	30,621	25.9
6歳以上人口計	121,171	100.0

資料:交通弱者白書「運転免許保有状況」(国土交通省編)

路面電車は18歳未満などの免許を持っていない人、持たなくても乗ることができる

決まった軌道を走る路面電車は交通事故を起こしにくい

軌道上を走るので上下・前後・左右への揺れ・変化が小さく、バスに比べ乗り心地が良い

階段での上り下りが必要で、また、低床路面電車なら車いすでも乗降でき、バリアフリー性が高い



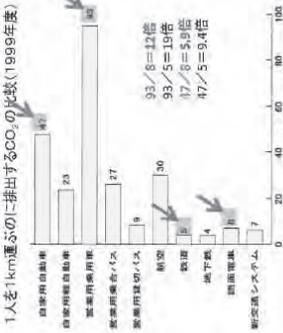
フランス・ストラスブール 発見、高橋大一郎撮影



ドイツ・フライブルク NHK放送ヨーロッパ スーパー路面電車が行くよ

路面電車は、ぜんそくの原因であるディーゼル排気微粒子やSO_x、光化学スモッグの原因となるNO_xをださない

路面電車は自動車に比べ輸送エネルギーが約1/6~1/10で済み、CO₂排出量が少ない



クルマ社会を問い直す会

2013/11/16

路面電車導入の課題

低密度居住している多くの日本の都市では、路面電車への需要が分散しており、既存の補助制度の下でも採算をとるのが困難

初期投資・設備費に対する国・県の補助にとまらず、運営費への手厚い補助が必要

北米・西欧における路面電車運営費調達内訳

	割合・%
運営費計	100.0
運賃収入	(15~33)
国・県・自治体補助	(13~66)
その他の収入	4.5

資料: 路面電車の運営費(路面電車研究会)より作成
注: 北米・西欧のデータが得られず、仮定値についての単純平均値

選定した路面電車路線沿線への集住を誘導促進して、当該路線の需要密度を高めることが必要

路面電車の沿線を中高層住宅街にする



ドイツ・フライブルク NHK放送ヨーロッパ スーパー路面電車が行くよ

日本でバスが走っている道路の多くが片側1車線道路で、片側2車線以上の道路が大変少ない。自転車レーンを設ける必要も考えると、自動車利用者との少ない「摩耗」のもとで路面電車を導入できる道路に限られる

道路構造法は1日9,000~12,000台以上の交通量がない片側2車線を認めない

道路構造法(道路構造法)について(道路構造法施行令)	
道路種別	片側2車線
交通量	1日9,000台以上
道路幅員	10.0m以上
道路構造	片側2車線
道路種別	片側2車線
交通量	1日9,000台以上
道路幅員	10.0m以上
道路構造	片側2車線

資料: 国土交通省

少ないとはいえない存在している片側2車線以上の道路に路面電車を導入する



写真上: ドイツ・フライブルク 委員会 杉田正明撮影

写真下: 愛知・豊橋 委員会 杉田正明撮影

以下の工夫をして片側1車線道路に路面電車を導入する

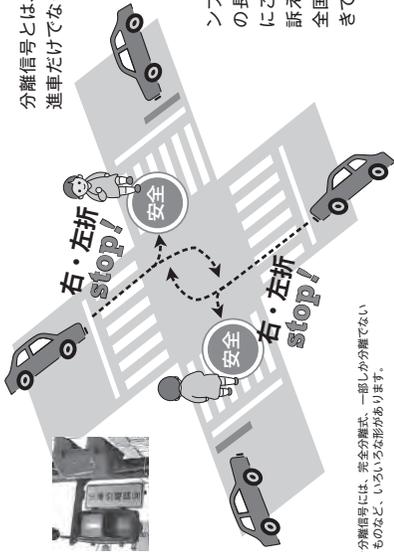
- ①片側1車線の道路を、車と路面電車の共用とする
- ②並行して走る道路があれば、車の通行をせらるるに移す、ただし沿線居住者・事業者の車の進入は時間を制限して認める
- ③路面電車の運行を単線運転とする

クルマ社会を問い直す会

2013/11/16

右折・左折車をストップさせる(歩車)分離信号

分離信号とは、歩行者が横断中は、直進車だけでなく、右折や左折してくるクルマもストップさせる、という信号システムです。1992年、小學生だった息子さんを青信号横断中に左折ダンプにひき殺された八王子の長谷さんご夫妻が、懸命にこの分離信号の必要性を訴え続け、警察庁を動かし、全国で徐々に着実に増えてきています。



★分離信号には、完全分離式、一部しか分離でないものなど、いろいろな形態があります。

青信号で横断歩行中なのに、右折・左折車で多くの人が死傷

青信号でさあ渡ろうと思っても、右折、左折のクルマが迫ってきて、怖い思いをしたことはありませんか。実際に、横断中に歩行者が死傷する事故は、右折車によるものだけでも年間3万件以上(自転車も含む)と73300余件も起きています。今のほとんどの信号システムは、青信号でも歩行者には決して安全ではありません。



※2007~2011年推定 警察庁(TRAFFIC INFORMATION No.85)

分離信号にすると、事故は大幅に減ります

歩車分離信号整備による歩行者横断中の事故数の変化

7割減

整備前
警察庁2002年横断歩行者死亡事故発生数(2001~2005年推定) 歩行者横断中死亡事故発生数(2001~2005年推定)

整備後
警察庁2002年横断歩行者死亡事故発生数(2001~2005年推定) 歩行者横断中死亡事故発生数(2001~2005年推定)

地元の警察に設置の要望を

右折、左折車の事故が心配な交差点があれば、地元の警察に分離信号化を要望しましょう。警察では分離信号格柵の設置を出し、各都道府県警察署のホームページの「信号機BOX」にも要望しましょう。



子どもたちの命を守るために

クルマ社会を
問い直そう

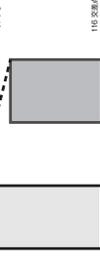
警察庁(TRAFFIC INFORMATION No.85)

渋滞も減ります

分離信号がなかなか進まない理由の1つに、渋滞が増えるという懸念があります。しかし、一部の信号では多少増えるものの、総合的にみると大きく減ることがわかってきます。

分離信号整備による渋滞の長さの変化

26%減



118 交差点のうち、渋滞の長さ(100%)を減少させた交差点(26%)

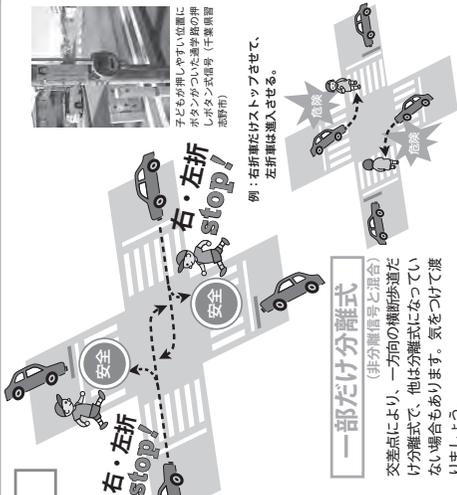
警察庁(TRAFFIC INFORMATION No.85)

完全な分離式

分離信号にはいろいろなタイプがあります。歩行者が横断中は右折も左折も完全にストップさせる方式が最も安全です。スクランブル式信号も、この仲間です。押しボタン式信号も分離信号の仲間です。



スクランブル交差点も分離信号の1つ。



一部だけ分離式

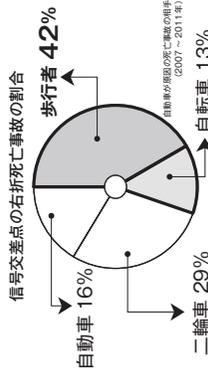
(非分離信号と混合) 交差点により、一方の方向の横断歩道だけ分離式で、他は分離式になっていない場合もあります。気をつけて渡りましょう。

例：右折車をストップさせて、左折車は進入させる。



子どもが利用しやすい位置にボタンがついた歩行者の押しボタン式信号機(千葉県調布市)

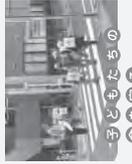
最も命の危険にさらされているのは、歩行者



警察庁(TRAFFIC INFORMATION No.85)

地元の警察に設置の要望を

右折、左折車の事故が心配な交差点があれば、地元の警察に分離信号化を要望しましょう。警察では分離信号格柵の設置を出し、各都道府県警察署のホームページの「信号機BOX」にも要望しましょう。



子どもたちの命を守るために

クルマ社会を
問い直そう

警察庁(TRAFFIC INFORMATION No.85)

また事故がおきた

歩道に突ひき込まれる



事故がおきたところにもまたクルマが通りすぎていく



歩行車用信号が青の横断歩道を勢いよく左折する車



交通量が多く、消えかかった横断歩道

クルマ社会を
問い直す会

2013.9.16.刊

僕は青で渡ったんだよ

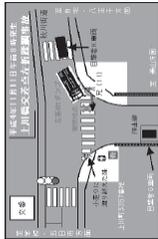
90年11月11日、東京都八王子市で、通学途中の長谷元喜君（当時八王子市立小学校5年）は交差点の横断歩道を、青信号で横断している途中で、背後から来た左折トラックに命を奪われた。



長谷元喜君の衣服と靴



左折してくるトラック（事故現場にて）



被害にあった交差点とその位置関係、よくある交差点の形



壊れたランドセルだけが帰ってきた長谷元喜君の自宅（お父さんが撮影）

クルマ社会を
問い直す会

2013.9.16.刊

子どもはいつも命がけ



△クルマと子どもの間に
はれれば安全

雪の日は歩かずに安全な道を歩け。
雪の下は、雪隠は行政よりも危険な子ども
歩道と車の境界線が不明、雪隠に出くばると危ない。
雪隠は歩かずに、何事にも危ない



新学期、土曜日は幼稚園、断頭でクルマを止め、
子どもを安全に送るための道



雨の日は傘がクルマにすれすれに

**クルマ社会を
問い直す会**

2013.09.06

子どもを育む道・まち

欧州に広がる 「クルマより子どもの遊び優先の道」

「道はクルマのもの、子どもが遊ぶな
んで非推奨！」という考えが日本では
浸透していますが、ヨーロッパの多く
の都市では1970年代から、「子どもが
道で遊ぶエリア」づくりが盛んになり、
道で遊ぶ子どもが安全に遊べるようにな
っています。

このような遊歩道があるエリアは、人が
歩いたり走ったり、自転車や車道を走るこ
とが規制され、クルマは「遊歩道」で歩
くしかありません。



① ② ③ ④ ⑤ ⑥
① ② ③ ④ ⑤ ⑥
① ② ③ ④ ⑤ ⑥
① ② ③ ④ ⑤ ⑥
① ② ③ ④ ⑤ ⑥
① ② ③ ④ ⑤ ⑥

速度を落とす対策十人々の理解で守られる安全

クルマが走りにくいよう、道幅を狭
め、横断歩道は埋めさせ（ランプ）、ボ
ルブネをあちこちに配っています。



「クルマでより大事な人の暮らし、
という人々の理解によって、
安全な道が守られています。」

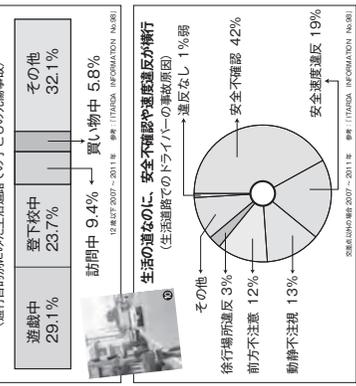
子どもを危険にさらす道・まち

日本は “生活の道”も“通学路”も危ない

日本では、生活道路（幅5m未満の道）で、歩行者の交通事故死者が約11000件
も発生。その3割は12歳以下の子どもです。また、通学路の3割（地域によ
っては5割以上）*に歩道がありません。



身近な生活の道での暮らしが、危険にさらされている (通行目的別にみた生活道路での子どもの死傷事例)



「クルマの利便が第一」と刷り込まれた？ 私たちの現実

日本でもコミュニケーション、あんしん歩
行エリア、ゾーン30などの名称で「クルマ
の安全対策を進めてきていますが、「クルマ
に不便になるのは困る」という市民が多く、
理解を得るのにもいへん、なかなか広が
りません。



かつては子どもの遊び場だった遊歩道も今は遊歩道、
ここは住む人の生活で進めよう。（徳島県）

**クルマ社会を
問い直す会**

2013.09.06

歩行者・自転車	15.7%
歩行者	10.0%
自転車	3.6%
歩行者・自転車	15.3%
歩行者	6.6%
自転車	36.1%
歩行者・自転車	16.6%

歩行者・自転車の死亡事故率（歩行者・自転車に占める割合）
日本は50%以上

ドイツ	10.0%
フランス	13.1%
スウェーデン	16.6%
日本	15.7%

歩行者・自転車の死亡事故率（歩行者・自転車に占める割合）
日本は50%以上

小平での住民投票をめぐるその後の活動報告

水口和恵(小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会・共同代表)

東京都小平市の都市計画道路問題については、会報71号(2013年3月発行)で、渡辺進さんが、住民投票を求める署名が多数集まったところまでを報告されています。その後、5月に住民投票は実施されたものの、投票1か月前に「投票率が50%に満たなければ不成立で開票もしない」ことが議会で決められ、それが現実となる、という事態に至りました。それについて、今回は、小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会の共同代表である水口和恵さんがご執筆くださいました。(会報担当)

1. 開票されないままの住民投票

今年5月26日、住民からの直接請求により、都市計画道路問題について小平市で行なわれた都内初の住民投票は、投票率が35.17%で50%に達しなかったために、「不成立」とされて、開票されないままになっています。しかし、たとえ50%に達しなかったとしても、市内有権者の3人に1人以上にあたる51,010人が投票で示した意思を封印したままにしておくことには、市民として納得できない思いが残ります。

そもそも私たちが直接請求した住民投票は、小平都市計画道路3・2・8号府中所沢線について、「住民参加で計画を見直す」べきか、「計画の見直しは必要ない」かについて、市民の意思を確認することを目的としたものです。3月27日に住民投票条例が可決された後、4月24日の臨時市議会で市長が住民投票に投票率50%の成立要件を付ける改正条例を提出し、市議会がそれを可決してしまったこと自体、市民の意向を無視した行為と言わざるを得ません。投票率も、投票された中味も、市民の関心や意思を示す判断材料であり、投票率が一定の数値に達しなかったからといって、そこに示された市民の意思を明らかにしないという行為には、市民を見下した高慢さを感じます。

2. 開票を求める請願を市議会に提出

そこで、私たちは8月19日に、住民投票の開票と結果の公表を求める請願を小平市議会に提出しました。この請願に賛同してくださる方の署名を7月20日に集め始め、9月26日の市議会本会議の日までに、13,258筆の有効署名が集まりました。この請願署名数は、小平市議会史上1番めか2番めに多い数です。

ところが、小平市議会は、9月10日の総務委員会、9月26日の本会議で、この請願について審議・議決しましたが、反対多数であっさり「非採択」としてしまいました。本会議でこの請願に賛成したのは、生活者ネット3と虹とひかり2の計5票で、共産、公明、自民、社民、民主、各党の計21票は反対票でした。反対した議員の主な主張は、「不成立の場合は開票しないことにはすでに議会で決めたことだから」というものでした。

4月24日に成立した改正条例には、投票率50%に達しない場合は「不成立」とする、とは書かれています。不成立の場合には開票しない、とは書かれていませんでした。市議会での審議の過程で、不成立の場合は開票しないものとする、という議論は行なわれていましたが、そのことは条例文に明文化はされていなかったのです。また、この条例自体、住民投票実施後90日経ったら失効することになっており、市議会で審議・採決が行われた9月には既に失効していました。

そんな状況下でも、住民投票で投票された投票用紙は、かろうじて保存されています。住民の意思を確認することのないまま、都市計画道路の建設を着々と進めていく行政府に対して、小平市民の意思を示したい。そんな思いで住民投票を請求し、投票に参加した市民として、投票の結果はぜひ明らかにしてほしい。こんな市民

の思いに、議会としてどう対応し、どう応えるべきか否か、真剣に議論してもらうことを期待しましたが、「既に決めたことだから」とともに議論せず、あっさり否決してしまった議会の在り方には、「市民の代表」機関としての機能不全を感じました。

3. 情報公開を求める訴訟の提起

住民投票翌日の5月27日、私たちは、「小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会」として、住民投票で投票された投票用紙の公開を求める情報公開請求を行いました。その後、6月3日に「非開示決定」を受け、6月10日には「非開示決定」の取り消しを求める「異議申立て」を行いました。7月30日には「異議申立て」も棄却され、8月8日に、小平市に「非公開決定」の取り消しと、投票用紙の公開を求める行政訴訟を提起しました。

そもそも、小平市は、住民投票で投票された投票用紙は、投票実施後90日間は保管するけれども、90日を経て条例が失効したら、「適切に処分する」という言い方で、廃棄しかねない姿勢を示していました。

投票用紙の廃棄は何としても阻止したい、との思いで、まず8月5日に「投票用紙廃棄禁止」の仮処分命令を東京地裁に申し立てました。裁判所はこれを受け、投票用紙の公開を求める訴訟の提起を条件として、小平市に、訴訟が終わるまでは投票用紙を廃棄しないよう求め、小平市はこれを受け入れる「審尋調書」に同意しました。

行政府のやり方にも、議会の在り方にも失望を感じていた私たちとしては、「三権分立」の一角を占める「司法」に救いを感じた出来事でした。

こうして提起した情報公開を求める訴訟は、10月21日に第一回口頭弁論が行なわれ、第二回口頭弁論が12月16日(月)13:30~東京地裁で行なわれます。

小平市は、投票用紙の情報公開請求を「非開示」とした理由を、当該投票用紙は、小平市情報公開条例第7条に規定する「法令等の定めるところにより、公にすることができないと認め

られる情報(法令秘情報)」であるから、としています。既述のように、住民投票条例では、「非成立」の場合に開票しない、とは明文化されておらず、投票用紙が「法令秘情報」に該当するかどうか争点の一つになります。

また、自治体の憲法にあたる小平市自治基本条例には、市民が「市政に関する情報を知る権利」が明文化されており、市民の「知る権利」を尊重すべき、という議論が重要な意味を持ちます。

今回の訴訟には、小平3・2・8号線の建設予定地を「歩く会」に参加して、この問題の重要性を感じてくださった弁護士さんや、情報公開に専門的に取り組んで来られた弁護士さんが、共にボランティアで支援してくださっています。

このように、市外からも幅広い方々のご支援をいただきながら、これからも、道路づくり・まちづくりに住民の意見がきちんと反映されるよう求める活動を続けていきたいと思っています。今後もご支援よろしくお願い致します。

(東京都小平市在住)



カニサボテン
(会員K・Tさんの絵)

車問題と我々の今後

71号、72号で「病気と車の運転」について述べてきましたが、今回は我々の将来の話をしていきたいと思います。今後日本では高齢化等の理由で国の財政が厳しくなり、税金が高くなり貯金がたまらなくなるという話です。貯金が貯まらないと必然的に節約志向になりますから車離れが進んでいくわけです。現在高齢者が加害者になる交通事故が増加していますが、早晚車離れが進んでいき解決の方向になるという楽観的な考えです。

■ 経済と環境の世代間格差

国の借金は1000兆円を超え、少子高齢化による社会保障費の増加、税収減少と今後現役世代に相当な負担がかかってきます。また、今まで経済成長に伴う大量生産大量消費に伴うCO₂増加も現役世代へのつけとして大きな重荷になってきます。2016年にかけて現役世代への大幅な負担増が行われます。年金や健康保険、介護保険の社会保険料が引き上げられます。また、所得税等の増税、消費税の10%への増税、復興増税が行われます。これらを合計すると、子供二人の世帯の場合、年収500万で年間32万円、700万で37万円、900万で43万円になります。「サラリーマン家庭は「増税破産」する！」という題名の本がでているくらいです。

一方65歳の定年時にいくら貯金が必要かという、年金と退職金の合計から65歳からの生活費を引いた額が貯金として必要な額となりますが、1500万円あれば大丈夫という試算から、年金のタイプや妻が専業主婦か否かによって、400万から5100万が必要であるという推計もあります。ただし、今後①年金減額(2038年には2割減額が必要)、②支給開始年齢の引き上げ、③税金、医療費、食糧費等生活費の増加が予想され、必要な貯金額がさらに増加すると思われます。特に②の支給開始年齢が例えば68歳に引き上げられればいわゆる消える年金は830万円、70歳であれば1400万円と大変な額になります。それに引

き換え、現在の60代の貯蓄額は約1540万円であり必ずしも十分とは言えません。社会保険料に関して言えば、52歳以下の人は年金の払い損になるとみられています。国の財政に関して言えば、国際通貨基金(IMF)は、日本に対し今後10年間で約50兆円の増税か歳出削減を要請しており、消費税率を最終的には15%にすることを求めています。さらに拍車をかける事態として国内の古い道路や橋といったインフラが老朽化するため、大改修が必要な時代になり、50年間で190兆円必要ということです。今後とも高齢化が進む一方現役世代が減少するため国の税収を増やすのは容易ではありません。近年増加している認知症高齢者を社会でささえるためにも医療費や介護費は今後とも増加していきます。現在年1兆円の割合で社会保障費が増加しています。

今からの時代お金に困らずに長生きするための条件として①65歳以上でも働ける能力・資格の獲得、②平均寿命まで寝たきりにならない・仕事ができる体力、③定年時(60~68歳?)の十分な貯蓄が挙げられます。一方老後の生活資金を圧迫する恐れのあるファクターとしては①退職金減額、定年後の再就職困難、賃金カット、②住宅ローン、③親への仕送り、④子供への経済的支援、⑤医療費(家族の介護)の増加、⑥年金の減額・支給年齢の遅延、⑦増税、⑧食糧価格上昇、⑨円高による物価高騰等が考えられます。

実際穀物等の食料価格指数は2002~2004年を100とすると2013年には既に209と上昇しています。さらに悪い事に中国が米輸入世界一になっており、小麦や原油の輸入も急増しており国際価格への影響が一段と高まっています。また、今後高い確率で発生が予想されている南海トラフ地震の復興にかかる費用は最大220兆円を超え、東日本大震災のそれとは桁が違います。65歳以上で働ける能力があったとしても職探しはかなり困難のようです。2012年の就職率は60~64歳で28%、65歳より高齢では15%とかなり低くなります。

大気中CO₂濃度はとうとう今年400ppmを超えました。現在の気温は産業革命前より0.8℃上昇しており気温上昇2℃以内の上昇まで抑えるのに必要な450ppmまであと25年となっています。最新の報告ではこの目標を達成するにはCO₂の排出を2000年からの50年間で計1兆トンに抑える必要があったのですが、2012年までにその40%を使ってしまい、気温上昇2℃以内の上昇までに抑えるのは絶望的になってきています。2012年の世界のCO₂排出量は減るところか1.4%増加しており、特にわが国では原発停止の影響で5.8%もの増加になっています。2012年世界銀行は、温室効果ガスの排出量削減などの気候変動対策を一層強化しない限り、世界各地に深刻な影響が広がるとして、各国に対応を急ぐよう求めました。また、今年になり国連の気候変動に関する政府間パネル(IPCC)は今世紀末には地球の気温が最大4.8℃上昇し、海面が81cm高くなると指摘しています。今年では世界各地で猛暑になりました。シドニーでは45.8℃と74年ぶりに最高気温を更新。6月のアラスカでは35.6℃。アメリカ南西部で50℃以上という記録的猛暑で山火事が頻発しました。私の住んでいる福岡でも7月の平均気温が30℃を超えました。ちなみに福岡ではヒートアイランド現象の影響もあり、昨年8月の平均気温は29.1℃と1963年の27℃に比し+2.1℃と既に2℃の上昇になっています。

このような気温の上昇は海水温を上昇させ、漁獲量の減少という事態を引き起こしています。山口の近海では海水温の上昇(1.2℃)で藻場(海藻)が消滅し魚がいなくなっている海の砂漠化が起こっています。近年の異常気象は猛暑だけではありません。豪雨も深刻化しています。特に都市部で起きる豪雨はヒートアイランド現象も大きな一因です。ヒートアイランド現象は車や空調機の排気熱による気温上昇が原因と考えられます。台風も巨大化しています。こうした現象が我々にどのような影響があるかと言えば、直接被害を被る以外に、災害復旧費増加による増税が挙げられます。確かに近年、災害に伴う被害が大きくなる傾向にあります。それを金額で示すと、2010年は奄美豪雨などで2100億円、2011年の新潟・福島豪雨や台風12号では9600億円、昨

年の九州北部豪雨では1700億円に昇ります。

昨年出版された「2052 今後40年のグローバル予測」(日経BP社刊)で著者のヨルゲンランダースは危機的な地球温暖化の現状に対して今後も対策のスピードは遅いと予測しています。対策が進まない理由として彼は民主主義が短期的思考(将来の事を考えない)であること、大きな出来事がないと人間は行動を変えないこと、自分が困らないと行動を変えないことをあげています。2010年の福島原発事故で、原発再稼働に対する慎重論が主流となっています。そのため、代替エネルギーとして地球温暖化の原因である石炭火力の利用が増加していることは皮肉なことと思われれます。

九州北部豪雨で我々のライフスタイルが変わったかということNOであります。洪水を起こした河川の堤防の高さをさらに高くすることはしましたが、元々の豪雨の原因の一つである地球温暖化対策としてのCO₂削減にはなかなか結びつかないようであります。外国の干ばつ等による穀物等の収穫量の減少で食糧価格がある程度上昇していますが、裕福な日本人の家計を揺るがす事態にはいたっていません。災害復旧のための増税も実際の所、借金でまかなわれているのでしょうが、東日本大震災の復興増税の様な国民の目で見えてわかるような形で取られていないので実感がわきません。いずれにせよ、地球温暖化による異常気象が起きているにもかかわらず、無関心や無知(啓蒙や教育が足りない)のために行動を起こす人が少ないのが現状ではないでしょうか? しかしながら、人間にとっての平均気温2℃の上昇(既に都市部ではその程度の上昇が見られるのですが)の影響と動植物にとってのそれとは違うことを認識すべきです。すなわち人間にとっては、平均気温2℃程度の上昇は、なんら問題なく、暑いのであればクーラーをかければいいわけですが、動植物はクーラーをかけるわけもいきませんので、その影響は比べものにならないくらい大きいと思われれます。

■ 地球温暖化対策

無関心も無知も啓蒙や教育をすれば望みはあります。我々がすぐにでもできることはクリー

表 1

	車	電車・バス
費用	高い	安い
メンタル	イライラ 運転は緊張	風景楽しめる
安全	事故の危険	安全
睡眠	居眠り運転	安眠
読書	不可	可能
運動	できない	できる
アルコール	飲酒運転	飲める
駐車場探し	必要	必要なし
時間の正確性	不正確(渋滞)遅れそうになるとあせってスピード違反	電車は正確
CO ₂ 排出	多い	少ない~なし
排気ガス	あり(悪臭・小児喘息・胎児奇形光化学スモッグ発癌の原因)	少ない~なし

ンエネルギーへのシフトです。産業部門、運輸部門、家庭部門すべてです。最近では地熱発電、風力発電、メガソーラー等自然エネルギーの普及が進んでいます。原発再稼働に反対するなら、その代替として増加した石炭火力によるCO₂の排出量増加を放置すべきではありません。

現在課税されている環境税(炭素税)は一般市民の行動変容を促すには程遠いほど安くなっています。環境税を増税し、その資金でさらなる自然エネルギーへの優遇税制の強化が求められています。CO₂排出量の約20%を占める家庭部門では太陽光発電やガス発電への補助金の強化が必要でしょう。太陽光に関しては一部の銀行が融資していますが、例えば国がその利子分を補助するようにすれば導入する家庭も増加するものと思われます。

運輸部門に関してもエコカー減税ばかりしていますが、個人的には脱車社会をめざす必要があると思われます。エコカーと言えども年間の走行距離が長ければ全くエコではなくなります。もちろん車を生産する際のCO₂の排出も見逃せません。表1にありますように特に中高年で車を所有する意味は非常に辺鄙な田舎でない限りないと思われます。車は個人や国の経費だけでなく、交通事故を含めた健康被害等を考えれば、人が思うほどの価値はないと思われます。税制面では自転車を買った人に補助金を出すとか、公共交通機関利用者に補助を出すとか、地域のコミュニティバスを無料にするとかやることはたくさんあるように思われます。家庭部門であれば太陽光発電とガス発電、さらに車をやめることでそのほとんどの排出を抑える事ができます。

国の動きが鈍い中、CO₂削減につながる地域での活動や技術開発が活発になっています。シャープは発電と採光が同時にできるシースルー太陽光パネルを発売しました。これを使うとマンションのベランダの手すりや窓、ガラス張りのビルの外壁、ひさしなどに活用できるそうです。地域では小水力や風力等ミニ発電が広まっています。

その他太陽熱発電、CO₂を吸収分解する物質、人工光合成、CO₂を今までの1.3倍吸収する植物の開発、ミドリ虫等の藻類をジェット燃料とし

て使う技術、火力発電所から排出されるCO₂をミドリ虫に吸収させる技術、火力発電所から排出されるCO₂を他の化学原料に変える技術、地中に固定化する技術等、将来有望な技術開発が急速に行われています。

■ 今後の我々の生活

図1(次ページ)にまとめていますが、今後日本を含む先進国は高齢化が加速されます。そのため介護医療費等の社会保障費の増加、税収の減少、一方では地球温暖化による災害復旧費の増加に伴う増税、地球温暖化、世界人口増加、日本では円安による食料価格上昇が進んでいきます。増税と家計支出の増加で我々は今後貯蓄するのが困難になってくると思われます。さらに年金減額や支給開始年齢の引き上げ等でますます家計はひっ迫します。車を所有するのが高嶺の花の時代がくるでしょう。実際車を50年間乗り続けると軽自動車で2300万円、ステップワゴ

ンで4000万円の出費になります。これには駐車場代やタイヤ、エンジンオイル等の消耗品代は除かれています。さらに今年から自賠責と任意保険が値上げされ、今後はCO₂排出量に応じて自動車税の税額を決定する方向で税制改正が始まっています。安いと普及が進んだ軽自動車の自動車税も増税になるようです。最近では高齢者が加害者となる交通事故の増加に伴い高齢者の免許返納が急増しています。今後ともこの流れは続くと思われます。今までは優遇されていた高齢者も増税や社会保障給付の減少の波が押し寄せており、年金以外の収入源をもたない高齢者も家計節約の時代に入っています。

■車をやめる方法

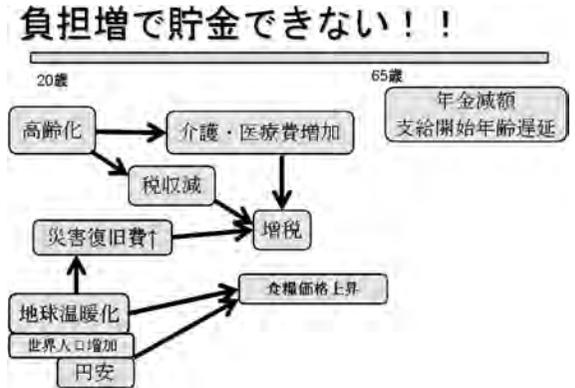
①自転車を準備する。高齢者は歩道を走ることができる電動の四輪車を準備する。②通勤や買い物を自転車にする。2回に1回は車でなく徒歩や自転車にする。③家族にも協力してもらう。④不便な場所に行く場合、まず公共交通機関を調べる。⑤どうしても車を使った場合の理由を記録。⑥車検に合わせて車を廃車。⑦免許更新に行かない。よく誤解されるのは身分保障に免許証がないと困ると思われていることです。私は既に免許証を持っていませんが、パスポートがあれば問題ないし、それが無い人は住民基本台帳カードが身分証明書となります。

人口減少社会に突入り経済成長が望めない今、お金がなくなってくるので昔にもどった生活をしないとイケなくなるでしょう。そこで私は早晚車離れが進んでいくと楽観的に考えています。

私が提唱するエコダイエットは、車から徒歩、自転車、バス、電車に変える事で地球と(エコ)自分の健康と守ること(ダイエット)です。40歳代からエコダイエットで内臓脂肪を減らし、筋肉量をアップすることで、肥満、糖尿病、高血圧、動脈硬化、寝たきり、認知症予防ができます。運動しなくても車を他の交通機関に変えるだけで運動量を増やすことができます。また、貯金もでき交通事故は減少します。これほどいいことはありません。

生活習慣とは無意識に行動する生活のくせです。習慣も徐々に依存症になってしまいます。ニ

図1



コチン依存症が有名ですが、食べ物依存症、車依存症もあります。食べ物依存症、車依存症は生活習慣病の大きな原因になっています。100m先の郵便ポストやコンビニに行くのも車がないといけなくなります。特に高齢者は車がやめられない理由として歩いて行けないことを挙げます。高齢者になっても歩ける足腰を若い時から作ることが必要です。もちろん公共交通機関のインフラ整備も必要です。ニコチン依存症に比べ車依存症からの脱却は質が違います。両者とも人に危害を加えるという点、国がその普及に加担している点では共通しています。前者は歴とした病気ですが、後者は心理的依存の要素が強いと思われます。前者は薬剤がありますが、後者はありません。有効な薬剤がない点とタバコのように簡単に捨てる事ができない理由から後者の方がやめる事は難しい様に思われます。共通する点は、お金がなくなればやめざるを得なくなることです。

たばこ税増税でたくさんの方が禁煙しました。車も家計がひっ迫する理由で今後運転する人は減っていくと思われます。また、2015年には燃料電池車が発売、2020年には自動運転が可能になると言われています。そうすれば地球温暖化問題や交通事故問題も解決の方向に向かいます。ただし運転しながら運動できる車が開発されない限りは車依存による生活習慣病の減少は期待できないでしょう。糖尿病専門医である小生の仕事もまだあるということです。

(福岡県古賀市在住)

●JR列車内での小さなできごと

平凡ですが私の頭から離れない体験がありました。

ある日曜日の夕方、上野始発の常磐線の電車は混んでいました。発車まで数分ありましたがすでに席は全部ふさがっていました。やや高齢で、杖を持ち度の強そうなめがねをかけた男性が乗ってきました。私もやっと見つけた席、立ちたくありません。小学生の子ども達も座っていますが、疲れているのかそばにいる両親も「譲ってあげなさい」など言いません。

お姉さんが一人ひざに大荷物をかかえて座っていました。顔を見ると、疲れている感じがしなくてもありません。お姉さん立ち上がって、「どうぞ」。私はお姉さんに対して気の毒な気持ちがありました。杖の男性、頭を下げて座りました。

発車。三つ程止まって私の横の席が空きました。私は大きい声で、「お姉さん、空きました」と言ってお姉さんに座るように促しました。お姉さんは「ありがとうございます」とお礼を言われました。私は「あなたが席を譲るのを見ていたのよね」と言うと、お姉さんは「あたり前のことですから」と答えられました。

40分程して私の下車駅に着きました。私は「失

礼します」とお姉さんに声をかけて下車しました。お姉さんは再度「ありがとうございます」とニコニコ顔で言われました。小さな出来事ですが私の頭を離れません。

●新聞小説を読んで

新聞小説は新聞の“顔”のひとつと思います。A紙に今連載中の小説は、家庭的にも個人的にもいろいろな悩みをかかえる子ども達と向き合うがんばりやの女教師Aさんの物語で読みごたえがあります。

Aさんの夫Bさんも教師ですが放課後に組合の仕事もあり帰宅が遅くなることも多く、マイカー通勤者。悪天候の時などまわり道をして、Aさんや高校生の娘をクルマで送ることもあります。

Aさんは電車通勤です。彼女はクルマの運転をすると、肩もこるし、頭もモヤモヤしてくるのでクルマの運転は苦手、という設定。しかし電車通勤には時間のロスはあるし、悪天候で電車が遅れることもあります。たまたま安いクルマが手に入り、「飽車の国」などと口にしながらもマイカー通勤となりました。私はがっかりしながら小説とつき合うことになりました。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

このごろ自動車メーカー各社の「自動運転」技術の進捗が頻繁にニュースになっています。それは自動車という商品の付加価値を増し、さらにはメーカー各社のシェアに関わるビジネスチャンスとして語られる向きもあります。しかし、その技術の本来の目的は交通安全のためであり、際限のない交通事故によって人の命が繰り返し失われるという状況に決別するためであるはず。であるならばその自動運転機能は、単に運転を楽に便利にするとか、自動車の利用者を

事故に遭わせないというだけでなく、自動車を含めた世の中の交通全体が命に対して優しいものになるようにして欲しいと思います。それは具体的に言えば、法に定めてあるとおりの運転を実現して欲しいということです。

制限速度を超えずに走行するのは言うまでもありません。横断歩道を歩行者が渡ろうとしていたら、その手前で停止して歩行者に譲ります。速度に任せ、流れに任せて走り過ぎるなんてことはありません。信号は必ず守ります。黄色信

号でアクセルを踏み込んだって停止線ですっと止まります。右左折で横断歩道を横切るときは、歩行者が渡るのを見逃さず一時停止です。歩行者や自転車の脇を通るときは減速し、十分に離れたところを通過します。その余地がなければ、安全に追い越せるところまでは大人しく後ろについていきます。クラクションは鳴りません。路面の状態を感知して、水溜りにはそっと入ります。路肩に跳ねをあげることが無いように。駐停車禁止の場所では絶対に駐停車しません。路側帯や自転車レーンを塞いで駐停車することはありません。歩道に乗り上げて駐車するなんて

決してしません。

このような自動運転機能の自動車に私たち現代人が乗ったら、どんな気持ちになるでしょう。はじめはまどろっこしい動きにイライラするかもしれません。しかしやがては気が付くのではないのでしょうか。これまで自分たちがどれほど高ぶっていたかを。

いったい私たちは自動運転交通システムの主になれるのでしょうか。それとも自動運転に運ばれていくモノと化すのでしょうか。

(東京都世田谷区在住)

投稿

会報第73号榊原論文について

前田 敏

私は自動車免許を保有していませんので、道路交通法について普段はほとんど接する機会がありません。榊原さんの論文で、現行の道交法が分かりづらく、現在の日本の道路事情にも合っていないものになっていることを知りました。

「1 駐車の定義」の部分に疑問な点がありましたので、議論の参考になればと思い投稿します。

第二条十八 駐車 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること(貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く)、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者(以下「運転者」という)がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

榊原さんはこの定義が曖昧で誤解を生みやすく不完全だとしています。私なりにこの条文を読み込んでみましょう。

榊原さんが書かれたようにこの条文は真ん中あたりにある「又は」の前後で大きく二つに分かれています。前半を要約すると「車両等が継続的に停止すること」ということにつきます。そして例外として「貨物の積卸しのための停止で

五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止」は駐車ではないことにしています。従ってこの例外に該当しない継続的な停止は全て駐車ということになります。定義の初めに駐車の例が明示されていますが、あくまでも例示にすぎず、これ以外の場合はどうなるのかといったことを考える必要はありません。なお、「継続的に停止」というのが時間的に曖昧ではないかと思われませんが、例外として貨物の積み卸しの場合に5分という時間を明示していますので、継続的な停止は5分よりも相当程度短い時間を想定しているものと推察されます。

次に後半です。榊原さんはいろいろ推測した上で、「お粗末で不完全な部分である」としていますが、それほど難しく考える必要はありません。前半では「継続的に停止すること」を駐車と規定しましたが、後半は「車両等が停止し」ているだけでその停止時間にかかわらず駐車とみなす場合がありますということなのです。それが「運転者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にある」場合となります。

以上見てきたように、この条文に限っていえば榊原さんが言われるほど問題があるとは思えません。

(埼玉県さいたま市在住)

「クルマ社会」を“問い直すこと” (4) ～『あまちゃん』を観て

田中 牧

4月から9月に放映されたNHKの連続テレビ小説『あまちゃん』（宮藤官九郎作、能年玲奈主演）を観ていた方は当会の会員の中にどの位おられるだろうか。私は、この作品を通常の放送ではまったく観てなくて、「じぇじぇじぇ」の流行語を知らないことに慌て、隣人の富田義之さんが録画していたDVD 40時間分をまとめて観た。たしかに、高視聴率を取るだけの面白い作品だ、と思った。特に、1980年代半ばから東日本大震災をはさみ現在までを舞台にしたドラマで、「クルマ社会」そのものを的確に掴んでいる。例えば、地方鉄道の赤字と都市のモータリゼーション、地方の過疎化と都市の人口集中、地方には

観光誘致する以外産業がないこと、1980年代に提唱された「地方の時代」の失敗などなど。

会報の63号から65号で、『「クルマ社会」を“問い直すこと”』という駄文を書いた。結局のところ、「クルマ社会」というものの実情(明暗)については、日本人の多くはよく知っているのではないか。その上で、人々の選択の結果として現在の「クルマ社会」があるのだ、と考えていいのではないか。だとするなら、10年先、20年先の日本をどうするかは日本人一人一人の選択にある、と考えていいのではないだろうか。

（神奈川県横浜市在住）

クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

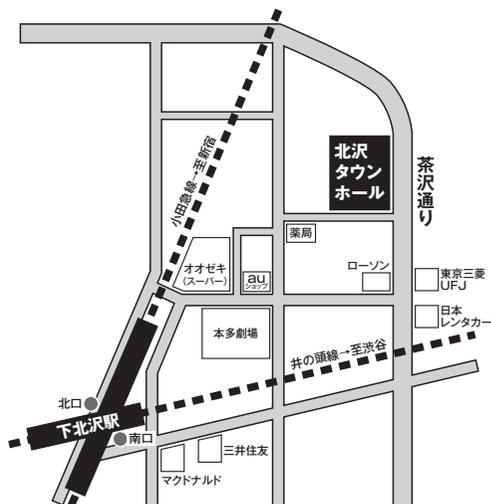
会員の皆様

2014年度クルマ社会を問い直す会総会を、2014年4月26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』ミーティングルーム(第三研修室)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。

詳細は次号でお伝えします。

クルマ社会を問い直す会
事務局担当世話人 清水真哉



おすすめ書籍の紹介

■『クルマよ、お世話になりました —米モータリゼーションの歴史と未来』



ケイティ・アルヴォード 著、堀添由紀 訳
白水社(四六判・ソフトカバー・346頁)
2013年10月刊、定価3045円(本体2900円)
ISBN 978-4-560-08326-0
<http://sltc.jp/DivorceYourCar>

「クルマ社会」を反省するための本

毎号の表紙に掲げられているように、本会には「クルマ優先でなく人優先の社会」を目指す有志が集まっています。しかし、世間では意外とクルマがもたらす様々な問題が知られていないのが実情です。各所で活動されている皆さんは日々痛感されていることと思います。

クルマがもたらす様々な問題点を挙げだすときりがありませんが、先達の献身的なお取り組みにより、これまでも様々な文献で指摘されてきました。そうした本を読んだのがきっかけで本会に参加された方もおられるかと思います。

しかし、多岐にわたる問題点を1冊にまとめ、

しかも市民目線で読みやすい、「入門書」として誰にでも勧められる本はありませんでした。

問題点を網羅し、市民目線で読みやすく

本書は市民活動出身の著者により2000年に英語で書かれました。原題“Divorce your car! — Ending the Love Affair With the Automobile”を直訳すると『クルマと別れよう、ただれた関係を終わらせよう』という少々刺激的な題が付いていますが、その名が示す通り、専門知識を持たない一般市民でも読みやすいように書かれています。しかも自動車の誕生から、普及させるための策略、引き起こされた様々な問題、その解決方法に至るまで、米国モータリゼーションの歴史を詳説する充実した内容になっており、クルマ問題の入門書としてはもちろん、読み物としても楽しめる内容になっています。

日本の「モータリゼーション」の経緯は、多少の違いこそあれ米国に酷似しています。13年経った今も本書の内容は色あせることなく、むしろ現代日本に通じる所が大きく、類書もないということで、白水社より単行本化されることとなりました。環境問題や地域の安全に関心のある方、議員・行政など政策に携わる方、関連分野の研究者の入門用、また乗り物や都市開発の歴史に関する読み物としても、皆様にご覧いただける内容になっています。

クルマの問題を広く知ってもらうために

今年は五輪招致が決まりましたが、奇しくも以前の東京五輪招致が決まった1960年代には、五輪開催に向けて路面電車を撤去し自動車を増や

● 読者プレゼントのご案内 ●

持続可能な地域交通を考える会(SLTC)のご厚意で、計4冊、問い直す会に寄贈して頂きました。1冊は世話人会で保持し、残り3冊を会員希望者に抽選でお分けします。2014年1月10日(必着)までに、世話人杉田正明まで、はがきもしくはe-mailで申し込んでください。杉田の住所は会報の表紙上段をご覧ください。またmailアドレスはsugita@kstnk.sakura.ne.jpです。

す施策が強硬に進められた結果、「交通戦争」と呼ばれる事態を引き起こし、街がスモッグに覆われる事態になりました。事態は今なお深刻ながら、その実態はあまりに知られていません。しかも、今の政治情勢を見ているとまるで「55年体制」が復活したかのように、自動車減税と道路建設の促進で「クルマ社会」を一層強化する方向に進んでいます。

本会会員の皆さんには釈迦に説法かと思いますが、米国モータリゼーションの歴史は読み物としても興味深いですし、クルマの問題をあまり知らない方には入門書としてもおすすめです。ぜひお手に取ってご覧いただき、まだクルマの問題に関心の薄い方にも読んでもらえるよう、各所でご紹介いただければ幸いです。

(井坂洋士・地域活動連絡係)

会員に関連する雑誌投稿記事

東京フリー切符の復活を

茨城 木村孝子

マイカーをもたない私の移動は、徒歩と公共交通利用です。わが家はJRRの駅まで片道徒歩10分。常磐線を使ってどこへでも行けます。3月末まで「東京フリー切符」というのがあり、1760円で東京都内どこでも自由に降りできました。

有楽町で降りて集会に出て、新宿の親せきを訪ね、アメ横で買い物をして帰る。1枚の切符で乗り降り自由。この切符が大好きでした。ところが4月のダイヤ改正で廃止に。とても困っています。常磐線の各地で復活運動が起こっていて、私も運動に一役。復活するとうれしい。

市内には私鉄の関東鉄道の電車が通っていて、役所や文化会館に

行くとき利用します。田園の中をのどかに走る一両の電車（朝の9時までは2両）。ときどきローカル線ファンのお客さんも見かけます。経営が苦しいようなことも聞きますが、高校生や通勤者の足でもあります。市民に支えられて存続しています。

市内をくまなく走るコミュニティバス（1回乗車100円）は、回数は少ないですが時間をみて利用すると便利です。利用者が少ないのが気がかりですが、このバスも存続してほしい。

マイカーよりも、バス停まで歩いてバスを乗ったり降りたり、足を使う生活を大事にしたいと思えます。第二の心臓といわれる足を鍛えて、マイカーを減らし、公共交通を大切に生活していきたいと思えます。

会員の木村孝子さんが、『女性の広場』（日本共産党中央委員会発行）の「私の町の公共交通」と題する特集記事に投稿されたものです。2013年10月号に掲載されました。

かなり抽象的・漠然とした話をするようになります。詰めることが出来ないのでお許しください。

JR北海道の事故・安全管理について多くの報道が流れました。JR北海道は毎年数百億円の赤字を出しているとのこと。

一方JR東日本は、震災後の山田線と大船渡線と気仙沼線について、鉄道で復旧することについて明言しない・約束しない事態が引き続いているとのこと。復旧しても大きな赤字が予想されるからと報道されています。

自然資源に依存した産業は、自然資源の存在するところに立地するしかありません。農業、林業、漁業、鉱業、観光業などがそれで、これに従事する人々とその家族は、資源の分布に応じた分散的な居住が必須となります。

その場所とその他の社会との間にはネットワークが必要です。物を運び、人を運び、エネルギー・情報を運ぶためのネットワークが必要です。

ネットワークの整備・維持に費用がかかりすぎる場合、その場所での事業・営業を諦めざるを得ないこともあるでしょう。

北海道や三陸の交通ネットワークとして鉄道の位置づけ・必要性を明確にすることが必要となっています。道路+バスとの対比において、そして費用負担との兼ね合いにおいて。

鉄道の整備維持費用は、交通の当事者が負担することがまず当然のこととして考えられます。しかし、北海道や三陸では、運賃で費用をまるまる全額負担するとなると、おそらく相当大きな金額となって負担できる者が限られるということになるでしょう。負担可能者が少なければ収入不足でますます運賃を引き上げることが必要になり、結局事業不能となります。そこで直接の当事者以外が負担する・補助することが検討されます。

誰が負担すべきでしょう。まずは、取引やその他の関わり合いを通じて交流する者が、何らかの意味で当該の地域と関わりを持って支え合

う形で暮らしていくものが負担するべきとなるでしょう。すなわち地域社会の仲間として支え合いを感じる事が出来る人々同士で負担するというのが第1に考えられます。市町村、都道府県の範囲での支援・補助です。

私たちの中には北海道や三陸に観光ででかける人もいるでしょう。あるいはそれらの地域の物産を買う人もいるでしょう。全国の人々も関わり合いは薄いかもしれませんが、関わり合いが無いわけではないでしょう。現実には関わらないかもしれませんが、観光などで関わる可能性がある、その可能性を確保しておいた方がよいと考える人もいるでしょう。全国レベルで北海道や三陸の鉄道の費用を負担しなくて良いでしょうか、私は何らかの程度で負担すべきと考えます。

あるいは、もっと抽象的になりますが、我が国の憲法が「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」と規定しており、交通権はどこに居住しようと保証されるべきであることから支援・補助を当然と考える人もいるでしょう。但し、バスではなくて鉄道で保証すべきであると言うためには、別個比較論証が必要となります。また道路+バスとの比較論証は先の文脈でも同様に必要です。

おそらく上下分離して下部・インフラ部について全面的に公共負担しても上部の運営を黒字化できるか、容易でないだろうと推測される中で、どういう論理で、どのレベル・範囲の政府が、どこまで支援・補助すべきか、明確化することが必要になっていると思います。

需要密度がどの程度ある場合に補助するかという点と、国の負担割合をどうするかが、中でも大きな焦点だと思います。

ただ、これらについては、所詮論理的な整理は無理である、市民・国民の声・圧力・選挙時の投票行動で政治的に決めるしかない、他の分野の既存の補助においても政治的な力関係で決められてきた、という見方も出来ます。

リニア中央新幹線には様々な議論があるが、日本の人口減少という要素がどこまで考慮されているのか疑問がある。2027年に名古屋まで開通の予定であるが、2030年の日本の人口は今より一千万人少ない1億1,661万人、2045年に大阪まで開通したとしても、2048年の人口は一億人を割り込み9,913万人、そして2060年には8,674万人と今の七割以下の人口が予測されている。この状況で東海道新幹線とリニア中央新幹線の両線が本当に維持できるのであろうか。

JR東海は東海道新幹線のバイパスとして中央新幹線が必要と主張するが、東海道新幹線のバイパスとしては既に北陸新幹線が建設されている。ただ北陸新幹線はJR東とJR西が運行する。もしそれがゆえに北陸新幹線が東海道新幹線のバイパスにならないとするのなら、国鉄の分割は日本の鉄道政策に看過できない歪みをもたらしたことになる。

日本は極めて長期にわたる、というより、いつ終息するのか見通しのつかない人口減少の局面に入った。

人口が増加する時代に生きることに比べて、人口が減少する時代に生きることは難しく、しばしば辛い事でもある。あなたの会社で、今年は支店が一店増え、来年はもう一店と拡大していく時には社内もなごやかで気分もよかろう。それが、今年は一店閉鎖、来年はもう一店、おそらく再来年はとなれば、会社の中の空気もぎすぎすして来よう。

人口が減少していくことを計算に入れれば、多くのことでこれまでとは行動パターンを変えていかねばならなくなるはずだ。ところが慣性の力というものは大きいようで、大抵のものが縮小していく見通しであるのに、拡大志向をあらためられない人々がいる。

政府は少子化対策に多額の予算を投じているようであるが、人口減少が確実に予測できるのは、母親の数が減ることが既に確定している事実だからである。生む人数が減る以上、出生率が多少上がっても効果は限定的である。そもそ

も資源を多量に浪費する先進国の人口が減少することは望ましいことである。

日本の将来を考える上で、もう一つ忘れてはならないことは、日本人が今後ますます低所得化していく可能性である。

正社員は解雇し難いため、新卒の部分で、正社員として雇うのか、非正規で賄うのかの選別が厳しくなる。そのためどうしても若年層で非正規雇用の比率が高くなる。若年層での非正規雇用の比率は、年数を経ていくうち、中年層、さらには老年層の比率にスライドしていくであろう。

少子化による労働者不足が正社員化を促す反転が起こってくる可能性はあるが、非正規の比率が高まり続ける限り、日本人の平均給与所得は下がり続けると考えるべきである。

若年層の低所得化は、年とともに上の年代に持ち上がることになり、日本人全体に分厚い低所得者の層を成すことになる。それは日本の所得税、消費税、資産税、その他税収の低下を招来することになる。

所得格差はどこの先進国でも広がっている社会問題である。東西対立が終焉し、自由主義経済圏がほぼ地球規模になったことは、単純労働者の過剰供給をもたらした。世界最大の経済大国アメリカでも低賃金労働者の層は拡大しており、今後も拡大していくであろう。

一方、企業は世界的に展開し、企業間の競争も世界規模になっている。国際的に活動できる人材は高給でも求められる。日本人の多くの大卒者が非正規の職にしか就けずにいる一方、日本の大手企業は海外から日本の大学に留学している優秀な外国人を正社員として奪い合うように雇用しているのである。

企業の戦略立案などの核となる部門では少々高い給与を支払ってでも優秀な人材を確保しようとする一方、工場を海外移転するのか日本に残すのかという選択で日本に残すと決めた場合でも、国内の人員は出来るだけ非正規で賄い人件費を低く抑えることが条件となってしまう。つまり海外の労働者と同一内容の仕事をしている

限り、賃金は国際水準まで下がっていきまう。経済政策では教育にこそお金を掛けるべしというのは、世界のどこでも調達できる単純労働以上の技能を身に付けることによってしか、所得の上昇は望めないからである。

産業を活性化させるための政策は当然とられなくてはならないが、それによって国民の所得が増大していくかのように宣伝するのは国民を惑わすというものである。最大限の経済対策を実施したとしても、厳しい国際競争の環境下、世界中のどの国も自国民の生活のために必死に努力しているのであるから、日本だけが勝ち続けられるはずもなく、生活水準が低下していくのを何とか食い止められるかというところである。

国と地方の借金の問題も、人口減少と所得低下の観点からもっとシビアに見る必要がある。国と地方を合わせた借金は1200兆円近く、国民一人当たり1000万円にもうすぐ手が届くである

う。人口が減少を始めたということは借金を背負う国民の数も減っていくということで、一人の国民が分担する金額はその分増える。そして借金を背負う国民の所得が減少するとは、返済能力も低下していくということである。

国債が暴落し、日本の財政が破綻したら、公共事業を通じて経済を刺激するなどという政策が認められるはずもなく、厳しい国際監視の下、福祉は切り詰められ、公共サービスの料金は跳ね上がり、その上増税され、国民は耐乏生活を強いられることになる。だったら自らのことは自ら決められる今のうちに緊縮財政を行った方ははるかに痛みは少なかろう。

自民党政権は国土強靱化と称して、防災を錦の御旗に公共事業を増やしているが、自分たちの将来をもっと冷徹に見通してもらいたいものである。

お願いします

写真やデータのご提供のお願い！

クルマ社会に関連する写真やデータ等のご提供をお願いいたします。

●クルマ社会の問題提起となるもの。写真のほか、図版、グラフ等も歓迎です。(説明文を添えてください。写真は撮影場所や撮影年、図版等で引用の場合は出典も添えてください。)

●上記のものは無償・無期限でご提供いただき、下記の用途に自由に使用していただく(使用の都度お断りはしない)ことを条件とさせていただきます。使用にあたってご提供者のお名前は記載を基本としますが、希望しない場合は記載しません。

【用途】当会の主張を多くの人々に伝えるための活動(展示パネル、ホームページでの紹介、会の印刷発行物、講演用資料等。会の判断により、当会提供と表示することを条件として第三者に提供することも含みます)

★会報にご投稿いただいた写真等のご提供も大歓迎です！ご投稿時にお書き添えください。

お問合せは足立礼子(世話人 E-mail reida@if-n.ne.jp) まで。

公的機関への意見事例等をお寄せください

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。

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10月31日までの会費・寄付納入者は137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(別紙名簿)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

●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~73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『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72号に同封の名簿参照)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。

問い直す会有志メーリングリストのご案内 杉田正明(有志メーリングリスト管理人)

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10月31日現在で参加者は90人です。

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

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《1/24(金)、2/15(土)、3/29(土)》

時間 1/24 18:00～22:00 (予定)
2/15、3/29 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/chiyoda/>

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

■服部圭郎さんの講演DVDを 希望者に送付します

本年4月の総会において「道路をつくると日本は衰える」というタイトルで服部圭郎さんに講演していただきました(会報72号 p. 8～11に紹介しました)。

この講演の様子を会員の楠神久人さんが録画されました。さらにそれを井坂洋士さんがDVDに焼いてくれました。これをコピーして希望者にお送りいたします。ただし有料とします。送料、メディアおよびケース代、作業費、カンパ込みで1000円とします。

希望者は杉田正明にご連絡ください。代金はDVD到着後、問い直す会の郵便振替口座(会報の表紙上段に記載)に「DVD代金」と明記したうえで振り込んでください。

杉田正明(世話人)

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2014年3月下旬
- 原稿締切り：1月31日(締切り厳守をお願いします)
- 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です。
- ・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します。ご相談ください。

★原稿についてお願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
- ・パソコン入力可能な方は、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