

# 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

79

2015年3月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



パリの「Autolib (オートリブ)」。パリのレンタル自転車サービス「Velib (ヴェリブ)」は日本でもよく知られていますが、「Autolib」と呼ばれるEV (電気自動車) によるカーシェアリングのサービスもあります。クルマを複数人で共有することでクルマや駐車場の数を抑制する効果があると考えられます。  
(青木勝さんが撮影・提供)

## 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	衆院選に際して各政党に公開質問を実施 (榊原茂典) …………… 2
	公開質問回答とりまとめ …………… 3
	公開質問回答に対する論評 (榊原茂典) …………… 9
	「関西ミーティング」と「ちんちん電車懇親会」報告 (青木 勝) …………… 12
■ 地域の団体の活動	小樽事件で遺族の悲痛な訴えを受け、ゼロへの課題と被害者の人権を討議 ～11月16日「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2014」に100人～ (前田敏明) …………… 13
	「小樽事件からの教育・社会の課題」をテーマに公開シンポジウム開催 (前田敏明) …………… 16
	地域で続けた大気中NO <sub>2</sub> 測定運動と成人喘息患者への助成制度の廃止について (菊池和美) …… 18
■ 投稿	マイカーに頼らず市内をめぐって (木村孝子) …………… 22
■ 案内	クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ …………… 23
■ おすすめ書籍の紹介	宇沢弘文『経済と人間の旅』 …………… 24
■ メッセージ・案内ほか	代表より…26/事務局より…28/会計より他…29/案内板、原稿募集案内…30

昨年12月に実施された衆議院選挙に際して、各党のクルマ社会に対する認識を把握するために公開質問を実施しました。その結果をお知らせします。

8つの政党に質問しました。公明党からのみ

回答をいただけませんでしたが、他の7政党から回答をいただきました。

回答をお願いするに際してのお願い状は以下の通りです。

2014/12/01

各党政策担当責任者殿

クルマ社会を問い直す会 世話人代表 杉田正明

### 交通政策についての質問状への回答のお願い

私どもは1995年に発足した市民団体で、クルマ社会がもたらす諸問題・各種弊害についてその改善を求めて活動してきております。

これまで、衆議院および参議院の選挙に際しましては、各政党に交通政策についての考え方を公開質問という形で数回おたずねして参りました。(同封した当国会報73号に、2013年の参議院選挙に際しての公開質問の結果を掲載しております。)

今回衆議院選挙が行われるのに際しまして、各政党の考え方をおたずねしたいと考えます。

今回は、これまで質問してこなかった項目を中心に、私どもの会が強い関心を持っている領域に限りまして、質問させていただきますので、ご回答頂きますようお願い申し上げます。

今回ご質問させて頂く項目は、各党におかれまして、党の政策として公式に検討したことがない項目も含まれていると思いますので、回答は必ずしも公式のものではなく、回答者様の党の判断についての予想と言うことで結構でございます。私どもとしては各党様の姿勢・目指す方向をその回答から理解したいと思っております。

お忙しい中、大変恐縮ですが、ご回答頂きますようお願い申し上げます。

尚、かつてながら、選挙前に各党の回答を一般に公表したいと思っておりますので、12月09日までに、同封した返信用封筒にて投函して頂きますようお願い申し上げます。

以上

## 公開質問回答とりまとめ

### 【自動車・道路について】

1. 世界の自動車保有台数比較で我が国は米国、中国に続いて世界3位ですが、日本の経済成長のためにさらに台数を増やすべきだと思いますか。

日本共産党	NO	
次世代の党	NO	
民主党		車の台数は経済社会情勢とも国民の選択とも密接に関係するので、そうした点も踏まえて、交通政策の中で議論することには意味がある。
自由民主党	YES	自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割。関連産業就業人口は全体の約1割。貿易黒字額は全体の約半分で、自動車産業はわが国の産業をけん引するフロントランナーである。自動車産業は裾野が広く、幅広い関連産業を持ち、地域経済を支えている。
維新の党	NO	輸出台数を増やすべき。
生活の党	NO	
社会民主党	NO	環境やエネルギー、公害等を考え、公共交通への転換を進めるべきです。

2. 自動車の運転免許人口が7千7百万人を越えています。自動車の国内販売台数を増やすためにもっと免許人口を増やすべきだと思いますか。

日本共産党	NO	
次世代の党	NO	
民主党		国民の選択が基本なので、国や政府が免許人口の目標値を決めることには慎重であるべき。将来の見通しなど検討することは考えられる。
自由民主党	YES	販売台数が増加したことで、自動車の国内設備投資も増加。収益は上昇(2013年度は自動車メーカーだけで7500億円の納税)し、賃金は上昇する(自動車業界の今夏のボーナス伸び率は業界トップの前年比プラス16.7%)という経済の好循環が生まれた。少子高齢化の今、これから免許を取得する若者の自動車離れをくい止めるために、車体課税の簡素化・負担の軽減なども含め、自動車の魅力がより一層増すように対策を講じる必要がある。
維新の党	どちらでもない	若者の免許人口の減っており、クルマがなくても生活できるようになっている。
生活の党	NO	
社会民主党	NO	自動車を売らんがための免許人口増には疑問があります。

3. 我が国の自動車保有者の税負担は諸外国に比べ高いと思いますか。

日本共産党	NO	
次世代の党		
民主党		多種類の税金がかかっている。自動車取得税廃止・車体課税の抜本的見直しを行うべき。
自由民主党	YES	車体課税について、自動車ユーザーに対して取得・保有の各段階で、複数の車体課税が課されているため、その簡素化・負担の軽減に取り組んでいたところである。①消費税8%時点で、取得税の税率引き下げ、エコカー減税の拡充等②消費税10%時点で、自動車税に環境性能割を導入し、その具体的設計を平成27年度改正で行う事等が平成26年度税制改正大綱で決定された。
維新の党	YES	
生活の党	YES	
社会民主党	NO	課税の仕方などは正すべき部分はありますが、社会的費用を勘案すれば高いとまではいえなと思います。

4. 我が国の道路総延長は世界5位で英国の3倍、面積あたりの道路密度は断トツで世界一です。これでも我が国の道路は不足していると思いますか。

日本共産党	NO	
次世代の党	NO	
民主党		無駄な道路工事も見受けられるが、ミッシングリンクの解消も必要であり、地域の事情をふまえた丁寧な議論を行うべき。
自由民主党	その他	国土強靱化に資する高速道路のミッシングリンクの解消や四車線化等、従来の事業評価にとらわれることなく、国民に約束した基幹ネットワークの整備を進めます。
維新の党	NO	ドライバーの高齢化が事故の一つの原因となっている。
生活の党	NO	
社会民主党		個人的には十分だと思いますが、地域事情があり、一概には答えられません。

5. 我が国の高速道を含む主要幹線道路の延長距離は中国、カナダ、米国、ブラジルに続き5位ですが、これでも高速道路、幹線道路は不足していると思いますか。

日本共産党	NO	
次世代の党	YES	
民主党		総合交通体系、道路政策を議論する中で、高速道路整備のあり方を考えていくべき。
自由民主党	その他	国土強靱化に資する高速道路のミッシングリンクの解消や四車線化等、従来の事業評価にとらわれることなく、国民に約束した基幹ネットワークの整備を進めます。
維新の党	YES	計画中のミッシングリンクは解消し、利便性は高めるべき。
生活の党	YES	
社会民主党		個人的には十分だと思いますが、地域事情があり、一概には答えられません。

6. 道路の拡幅整備が商店街を衰退させ、シャッター街を作るといった意見に同意しますか。

日本共産党	どちらでもない	車利用を前提にした郊外へ大規模店舗の出現などがシャッター街をつくる大きな要因の一つと考えます。
次世代の党	NO	
民主党		こうした意見があることをふまえて道路政策を議論していく。
自由民主党	その他	無電柱化の集中実施や景観に配慮したまちづくり、道の駅を活用した観光拠点づくりや案内表示の整備をはじめとする情報提供の充実、既存施設を有効に活用しつつ、魅力ある観光地の整備と観光産業の育成により、観光を通じた地域活性化を進めます。
維新の党	NO	
生活の党	NO	
社会民主党	YES	公共交通を活用した方がにぎわいを取り戻せます。

7. 高速道路の整備がストロー効果で地方の人口を減らすという意見に同意しますか。

日本共産党	どちらでもない	地方の人口減にはさまざまな要因が考えられ、高速道路整備のストロー効果が一因と考えられる場合も、考えられない場合もあると考えます。
次世代の党	NO	
民主党		こうした意見があることをふまえて道路政策を議論していく。
自由民主党	その他	高速道路の開通によるアクセス改善とあわせ、地域の魅力向上・発信に取り組み、地域活性化している事例は多数あると考えます。
維新の党	NO	
生活の党	NO	
社会民主党	YES	現実にくくつも事例があります。

8. 美しい景観、住環境、自然環境を壊してまで道路整備をしようとする動きがありますが、賛成できますか。

日本共産党	NO	
次世代の党	NO	
民主党		地域のニーズをふまえて、環境問題なども勘案して、必要と判断された道路は整備すべき。
自由民主党	その他	個々個別の事業において、良好な景観や住環境に配慮することは必要です。
維新の党	NO	
生活の党	NO	
社会民主党	NO	環境や景観を大事にしていくべきです。

### 【交通事故削減目標】

9. 平成 25 年中の全国交通事故発生件数は 62 万 8 千件で、交通事故死亡者数は 4 千 373 人、負傷者数は 77 万 9 千人でしたが、まだまだ件数が多すぎると感じています。死者ゼロ・負傷者ゼロ達成を目標とするよう働きかけてもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	交通事故による死傷者をゼロにすることに資する目標の設定・達成に力をつくします。
次世代の党	YES	
民主党		いずれにしても死傷者削減には最大の努力を傾注すべき。
自由民主党	その他	究極的には死傷者ゼロが目標ですが、現実的な目標としてまず交通事故による死傷者数の半減を目標とするのが妥当であると考えます。
維新の党	YES	
生活の党	YES	
社会民主党	YES	交通事故の犠牲者が無くなるように全力で取り組むべきです。

### 【交通事故関連法改正】

10. 飲酒、危険ドラッグ使用、スピード超過などの危険運転による死亡事故が後を絶ちません。しかしながら危険運転致死傷罪は正常な運転が困難であったことを証明せねばならず、適用要件が難し過ぎるという強い批判があります。法改正してもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	処罰範囲を拡大する昨年の法改正に賛成しました。その一方で、適用にあたり、構成要件を曖昧にしないということも必要です。
次世代の党	YES	
民主党		現行法をしっかり運用しつつ、状況を見据えつつ検討したい。
自由民主党	その他	実際の法律の運用状況を踏まえつつ、必要があれば法改正などを検討していきたいと思えます。
維新の党	YES	被害者家族の心痛を考えれば当然。
生活の党	YES	
社会民主党	YES	ご主張の通りだと思います

11. 無免許で運転して死傷事故を起こしても、それまで違法に運転して来た結果として運転が出来ていれば危険運転致死傷罪に問われないというのは、道交法に違反して良いと認めている事になります。法改正してもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	無免許運転の罰則を強化した道交法改正に賛成しました。一つ一つの事例に即して、改善の方向を検討したいと考えます。
次世代の党	YES	
民主党		今後検討したい。
自由民主党	その他	司法におけるこれまでの判断も含めた運用状況を踏まえつつ、必要があれば法改正などを検討していきたいと思います。
維新の党	どちらでもない	過失の場合との整合性を考えるべき。
生活の党	YES	
社会民主党	YES	矛盾があると思います。

12. 道路交通法違反で警官の指示を無視して逃走する行為が目立ちます。逃走した場合の罰則を新たに作り、刑を重くするよう法改正してもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	逃走に関して、道交法には、救護義務・危険防止措置義務の規定があります。立法事実 に即して検討したいと思います。
次世代の党	YES	
民主党		今後検討したい。
自由民主党	その他	警察官の職務執行の現状を踏まえ、法改正も含めた必要な対応を検討していきたいと思 います。
維新の党	検討する	
生活の党	YES	
社会民主党	YES	逃げ得とならないようにすべきです。

13. 道路交通法では、免許停止になっても講習を受ければ停止期間の短縮が可能とされていますが、この規定はドライバーに有利な減刑です。本来の免許停止の意義を生かすよう講習制度をやめるよう法改正してもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	違反者に対して適切な教育措置を行い、事故防止という観点から適切な制度運用が行わ れるようにしていくことが必要と考えます。
次世代の党	YES	
民主党		今後検討したい。
自由民主党	その他	運転免許制度自体の趣旨やこれに関連する社会情勢などを踏まえ、総合的に判断してい きたいと思います。
維新の党	検討する	
生活の党	NO	
社会民主党	YES	講習を受けても停止期間が短縮されないようにしてもいいのではと思いますが。

14. 免許更新時、交通法規試験の受験を義務化し、パス出来なければ更新できないようにするよう法改正してもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	免許更新時に、最新の道路交通法改正の内容など交通法規のブラッシュ・アップを効果的に行うべきだと考えます。
次世代の党		
民主党		慎重に検討したい。
自由民主党	その他	運転免許制度自体の趣旨やこれに関連する社会情勢などを踏まえ、総合的に判断していきたいと思います。
維新の党	検討する	
生活の党	NO	
社会民主党	YES	道交法関係はよく法改正があり、内容の周知徹底が必要です。

15. 長距離トラックの過労運転が事故を引き起こしています。一日の運転時間の上限を定め、取り締まれるよう道路交通法の改正をしてもらえますか。

日本共産党	YES	バス運転手なども含めて、運転時間に加え、拘束時間、休憩時間、連続運転時間についての法制化が必要と考えています。
次世代の党	YES	
民主党		今後検討したい。
自由民主党	その他	長距離トラック運転手などの職業ドライバーの事故は、様々な要素に原因があると思われます。それらの状況を注視し、必要に応じて法改正などの措置を検討していきたいと思います。
維新の党	検討する	
生活の党	NO	
社会民主党	YES	労働者の健康や労働条件、安全を確保するため、自動車運転者の労働条件等の改善のための基準の法制化も考えています。長距離バスも同様に考えるべきです。

16. 自転車の違反と事故が多発しています。自転車についても道路交通法で反則金制度を設けるべきと考えますが法改正してもらえますか。

日本共産党	どちらでもない	自転車に対する規制を強化した道路交通法に賛成しました。事故防止の観点から有用な自転車に対する規制について検討していきたいと思います。
次世代の党	YES	
民主党		今後検討したい。
自由民主党	その他	反則金制度は免許制度と関連性が強いものであると考えます。そのため、自転車に関する交通制度全般に関する検討を行う際にこの点も考えていかなければならないと思われます。
維新の党	検討する	
生活の党	NO	
社会民主党		運転者への啓発に加え自転車の罰則を強化すべきですが、反則金制度自体にも疑問があり、検討してみたいと思います。

## 【路面電車について】

17. 路面電車は排出ガスがなくクリーンで、老人、学生、子供に優しい交通手段だと思いますが、車道を減らして路面電車の復活を計ることを支援してもらえますか。

日本共産党	YES	条件のあるところでは、路面電車は、モーダルシフトの一つとして有効な手段だと考えます。
次世代の党	NO	
民主党		地方自治体が基本的に取り組む問題であり、そのような判断をした地方への支援は必要と考える。
自由民主党	その他	都市機能や居住のまちなかへの誘導によるコンパクトシティの形成と、公共交通ネットワークの再構築等ネットワークの活用により、暮らしやすいまちづくりを進めます。
維新の党	YES	
生活の党	YES	
社会民主党	YES	LRT 支援策を提案しています。

## 【物流について】

18. トラックの運転手が不足しています。問題だと思いますか。

日本共産党	どちらでもない	モーダルシフトという角度と、劣悪な労働条件の改善という二つの角度から判断することが必要と考えます。
次世代の党	NO	
民主党		問題はあると考える。労働条件の改善、燃費価格高騰対策などを講じるべきである。
自由民主党	その他	地域経済を支える建設業・運輸業・造船業等の経営基盤の強化と、それを支える人材の確保・育成を推進するとともに、これまで女性の活躍が少なかった自動車関連や建設業分野において、女性が働きやすい職場環境の整備や業務の魅力発信等を行い、就業者数の大幅増を目指します。
維新の党	YES	
生活の党	NO	
社会民主党	YES	少子化などでトラックだけでなく、バスの運転手も人材をどう育成・確保するかが大きな問題となっています。交通従事者の育成・確保に努力します。

19. トラック輸送から鉄道、船舶、航空にモーダルシフトした方が良いという方針が政府から出ていますが、賛成しますか。

日本共産党	どちらでもない	より環境負荷の少ない交通体系へと代替するモーダルシフトには賛成ですが、それを旗頭に巨大港湾などの大型公共事業を推進する政府のやり方には反対です。
次世代の党	YES	
民主党		物流関連法を改正し、モーダルシフトを促進すべき。
自由民主党	その他	モーダルシフトの推進や CO <sub>2</sub> 削減の観点から、交通体系全般を見直します。
維新の党	YES	
生活の党	YES	
社会民主党	YES	環境に優しい交通を作るべきです。

## ご意見

日本共産党	
次世代の党	高齢者が増える中、高齢者が安心して使える交通手段の整備が必要になります。次世代の党では、未来を作る大規模投資を提案しており、未来社会にふさわしい交通網を作るべきであると考えております
民主党	
自由民主党	
維新の党	
生活の党	
社会民主党	自動車中心でない、人間中心の交通政策・道路政策を求めて社民党も取り組んで参ります。安全、快適、公平の視点を守り、マイカー依存の車社会から、公共性を基盤においた、人とまち、環境に優しい交通を目指して参ります

## 公開質問回答に対する論評

榊原茂典

今回の公開質問状はクルマ社会に対する各政党の姿勢を問うことに重点を置いたものと考えています。その理由は、クルマ社会を変えていくためには法改正が必要で、そのためには各政党の協力が必須であることから、各政党がクルマ社会をどう捉えているかと、その取り組み姿勢を知っておきたいという考えに基づいています。公明党からの回答がなかったのは残念ですが、今回の質問で各党の本音がどうだったか、以下に逐一検証してみたいと思います。

なお、今回の回答について、次世代の党は体制が整っていないので事務局の意見であるとの断りがありました。

### 質問1

経済の成長に絡め現在のクルマ台数の多寡を問うた質問ですが、そのスタンスが明瞭に出ました。自民党は自動車産業を全産業のフロントランナーと捉え、その裾野の広さから、さらに生産を伸ばし台数を増やせと、クルマ社会の拡大を目指していることが読み取れます。民主党は支持母体に自動車総連のあることが影響しているようで、何か煮え切らない回答だと感じられました。ただ交通政策の中で議論する意味があると、クルマ社会に負の側面がある事は理解しているとも見えます。その他の党は全て、台数は増やすべきでないという回答ですが、維新の党だけは国内は増やさず輸出を増やせと言う

回答で、自動車産業による経済成長は必要と考えていると見ました。

### 質問2

免許人口を増やすべきかと問うた質問ですが、自民党は免許人口を増やし、もっと国内にクルマが売れるようにしたいという積極的な考えで、クルマ増産の姿勢が明確。民主党はクルマ社会の負の側面より、国家に個人の自由が制限されることに反対のように見えます。維新の党は自然減に任せておけば良いとの考えです。他の党は全て増やすことに反対で、とくに社民党はクルマを売らんがために免許人口を増やすべきではないとしています。

### 質問3

クルマ保有の税負担の多寡を問うた質問ですが、共産党、社民党を除き、その他の全ての党から、税負担は重いとの回答が得られました。とくに自民党、民主党は、共に税体系の見直し、軽減を目指すべきとのハッキリした意向が示されました。このことから考えれば、この2党にはクルマをもっと所有しやすくしたいという意図がハッキリ見えます。

### 質問4

道路がもっと必要かを問うた質問ですが、自民党は国土強靱化に絡めミッシングリンクの解

消、拡幅など約束通り整備を進めると回答。民主党も地域の事情により高速道のミッシングリンクはなくすべきとの回答。さらに社民党ですら道路は充足されているとしながら地域に配慮すべきと気を遣っています。その他の党は必要がないとの回答。維新の党はドライバーの高齢化をコメントしてきましたが意味不明です。

#### 質問5

外国と比較して高速道、幹線道路が不足かを問うた質問ですが、共産党は唯一不足していないという回答。自民党は前問と同じ回答で整備推進。民主党は政権時原則見直しという立場だった筈ですが、トーンダウンして総合交通体系、道路政策を議論して決めるべきだとしています。維新の党までミッシングリンクの解消が必要と回答しています。社民党は前問と同じ回答。これらの回答から共産党を除く各政党が高速道路整備を重要な政策と位置づけていることがよく分かります。

#### 質問6

道路整備と商店街衰退の関連性についての理解を問うた質問ですが、民主党はこういう意見があることを踏まえ道路政策の議論をするべきと回答。共産党はクルマ利用前提の大規模店進出の方が要因との意見。自民党は、観光産業を育成し地域活性を計るとし、観光資源整備に資金を投じて、クルマを交通手段とする道の駅を核とした、新しいまちづくりを積極的に進めようとするクルマ社会拡大方針と読み取れます。社民党だけが公共交通機関利用の方が良いとしていますが、残りの党は道路整備との関連性には反対です。

#### 質問7

ストロー効果で地方の人口が減少するという見解について問うた質問ですが、民主党はこういう意見があることを踏まえ道路政策の議論をするべきと回答。社民党はそういう例が多くあると同意していますが、共産党は必ずしも高速道の整備だけが原因ではないというスタンス。一方自民党はこの見解に真っ向から反対で、高速

道の利便性が地域活性化に結びつくとしていますが、残りの他の党もストロー効果の見解に反対です。

#### 質問8

道路整備と環境保護について問うた質問ですが、自民党と民主党を除く各党は、環境保護重視で道路建設に反対です。自民党は従来からの道路整備ありきの発想で、環境に配慮しさえすれば良いとし、民主党は環境も含めて地域のニーズがあれば整備すべきと回答しています。

#### 質問9

交通事故死者ゼロ、負傷者ゼロを国の目標として欲しいという問いかけですが、自民党、民主党、共産党を除き各党の賛成を得られました。あとは本当に働きかけてくれるかです。自民党は現実的には半減を目標にすべきと、少しでも犠牲者が減れば成功ではないかとの考えを示しています。そこには何が何でも犠牲者をゼロにしようという強い意志が感じられません。民主党は死傷者削減に努力すべきと、もっと曖昧。共産党はゼロを目指しそのための目標を設定するとして、ゼロを目標とはしないようです。

#### 質問10

危険運転致死傷罪の適用要件を緩めるよう法改正して欲しいという問いかけです。維新、次世代、生活、社民の各党は賛成しています。一方、自民党、民主党は運用状態を見たらうで検討と、前向きな姿勢は見えません。共産党は適用範囲が甘くなる方向への改正には慎重というスタンスが見えます。

#### 質問11

無免許でも運転が出来ていれば危険運転致死傷罪に問われないのはおかしい。法改正して欲しいという問いかけです。ハッキリ矛盾していると賛意を示したのは、次世代、生活、社民の各党で、共産党は事例を見て改善したいとの意向。自民、民主の両党は検討するとして前向きな姿勢は見えません。維新は過失との整合性を考えるべきとの回答で意味が不明です。

## 質問12

逃走行為の罰則を新たに作ることの要請です。自民、民主、維新、共に前向きな姿勢は見えません。共産党は現行の法で充分と、要請の意図が理解できていないと見えます。残りの党は法改正に賛成です。

## 質問13

免許期間短縮制度をやめるように法改正して欲しいとの要請です。ただ質問を講習制度の廃止としてしまったので、回答が分かれました。共産党は現行講習制度を維持すべきとの回答。自民党、民主党、維新の党には改正に前向きな姿勢は見えません。生活の党は反対です。辛うじて次世代と社民党が理解を示しており、社民党は講習制度を残した上で短縮をやめたら良いのではという意見です。

## 質問14

免許更新時に法規の試験を行うよう法改正して欲しいという要請ですが、自民、民主、維新の党、共に前向きな姿勢は見えません。共産党は法規改正に対応した教育を徹底すべきとしていますが要請に添った改正には後ろ向きです。生活の党はハッキリ改正に反対。唯一、社民だけが賛成しています。

## 質問15

長距離トラックの運転時間上限規制の要請です。生活の党は反対。自民党は超過労働が事故の原因とは言えないと事業者保護で全く後ろ向きです。民主、維新もあまり積極的に感じられません。次世代、社民、共産は総じて賛成ですが、共産党、社民党は労働問題に詳しい2党らしく、バスも含め範囲を広げた規制強化に前向きと見えました。

## 質問16

自転車の反則金制度を作るよう法改正の要請です。次世代を除く全ての党で反対または検討すると、消極的な回答でした。しかし、この件については、2015年1月20日に警察庁が立案した道交法

施行令が閣議決定され、交通違反切符の交付2回で講習義務、従わないと罰金という別の形で法制化されました。各党が先手を打って議論し、法制化を進めて欲しかったところです。

## 質問17

路面電車の復活支援についての要請です。自民党はまともに回答して来ませんでした。復活に後ろ向きとおもわれます。次世代はハッキリ反対。他の党は支援すると回答してきています。共産党はモーダルシフトの一つとして有効と賛意を示しています。

## 質問18

トラック運転手不足問題への見解を問いました。設問が少し曖昧だったのですが、全般に労働条件の改善を意識していることは見て取れます。モーダルシフトに言及したのは共産党。自民党は地域経済を支えるためには女性の活用などでトラック運転手不足を解消したいと、従来通りのクルマ依存の考えは変わりません。

## 質問19

モーダルシフトへの姿勢を問いました。自民党はここまでの回答でモーダルシフトの考えには触れてこず、クルマ社会推進一辺倒でしたが、ここでは交通体系全体を見直すと、ここまでは矛盾した回答です。共産党はモーダルシフトには賛成だがそれに絡めた大型公共投資には反対と明言。他党はすべてモーダルシフトに賛成の立場を取っています。

## その他意見

次世代の党から高齢者のための交通網構築が必要という進んだ意見が出されました。社民党からはクルマ中心でない社会を目指すための政策に取り組みたいという意味が示されました。この党はクルマ社会の問題を良く理解していると思われます。

## まとめ

今回の質問でハッキリしたことは、自由民主党が、日本経済が自動車産業に大きく依存して

いることを肯定し、道路を中心とした新しいまちづくりを念頭に、クルマ社会の継続とますますの発展を支えようとしていることでした。物流についてもトラック輸送依存は変わらず、モーダルシフトには消極的。路面電車の復活は念頭にないことが分かりました。

クルマの税負担軽減、道路の延長と整備に関しては、共産党、社民党を除き一様に必要との意見で、各党クルマ社会容認の考えはすぐには変わりそうもないことも分かりました。

法改正面では残念なことに、自民党に現状維持姿勢が目立ち、民主党も問題意識があまり感

じられないということが分かりました。共産党が寧ろ改正に対して慎重なことが目をひきました。他党は改正に理解を示しています。

交通事故撲滅については、自由民主党が、ゼロとするためにどうすれば良いかという発想でなく、ある程度の犠牲はやむをえないという見解であったことは、極めて遺憾です。

最後に、各党はそれぞれ質問毎に考え方とスタンスが若干異なるので、今回の調査で分かったことをもとに、今後各政党に対しどう働きかけていったら良いか、衆知を集めて議論する必要性を強く感じました。

レポート  
会の活動

## 「関西ミーティング」と「ちんちん電車懇親会」報告 青木 勝(世話人)

### 「関西ミーティング」

会場：セミナーリンク大阪(大阪市阿倍野区)

2014年11月8日(土)に「みんなで考えよう、クルマ社会」というテーマで9名が参加して開催しました。近畿の方はもちろん愛知や東京の方も参加しました。当日は、自己紹介や近況報告の後、2014年4月総会後の柳原美佳さんの講演内容を問題提起としながら、話し合いを進めました。交通事故の被害者は「死人に口なしの捜査」「亡くなった者が一方的に悪者にされてしまう」という現実につきあたっている、そのことに憤りを感じるという意見や、最近は自動車だけでなく、自転車の横暴な運転が危険だと指摘する意見がありました。

参加者は、クルマ社会の他にも関心が高く、社会全般の問題点を指摘することはもちろん、問題解決への取組みも話し合いました。



関西ミーティングの一場面

関西でも、もっとこういう話し合える場があればいいのにと感じました。

### 「ちんちん電車懇親会」

ミーティング終了後、阪堺電車を借り切って懇親会を開催しました。参加者は5人。15時、夕闇せまる天王寺を出発。堺市浜寺までの往復2時間の小旅行。近くのスーパーで買い出ししたおつまみを食べながら、クルマ社会のことや社会一般のこと、プライベートなことなど、たっぷり話す事ができました。

ゆったり、まったりできる、ちんちん電車で乾杯。



ちんちん電車懇親会の一場面

## 小樽事件で遺族の悲痛な訴えを受け、 ゼロへの課題と被害者の人権を討議

～11月16日「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2014」に100人～

前田敏章 (北海道交通事故被害者の会 代表)

北海道交通事故被害者の会は、11月16日、「交通死傷ゼロへの提言」をテーマとした「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2014」を開催しました。

フォーラムには、北海道・北海道警察・札幌市の後援、および、クルマ社会を問い直す会・交通事故被害者家族ネットワーク・TAV交通死被害者の会・交通権学会北海道部会・スローライフ交通教育の会の協力をいただき、会場の札幌市中央区「かでの2・7」に、例年を大きく上回る100人を超える市民、関係者が集いました。以下概要を報告します。

### 第1部：ゼロへの願い

最初に、北海道で今年に入ってから犠牲になった151人をはじめ、これまでの日本と世界の幾多の犠牲者に黙祷を捧げたあと、今年も小栗幸夫教授を介して届けられたロードピース会長・ショードリイさんからのメッセージ(別記1)が読み上げられ、世界の方々と連帯しての取り組みであることを確認しました。

主催者挨拶では、ワールドディのこの両日、全国で多様な取り組みが行われていることを紹介するとともに、小樽事件が提起した今後の課題を考えるために基調講演講師を依頼したことなどを述べました。

続いて、「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにしてください」との被害者からのメッセージ。

札幌市の小石川英樹さんは「遷延性意識障害の妻のこと」と題して、バイク乗車中に前方不注意の乗用車に衝突させられ、以来NASVA(自動車事故対策機構)の療護センターで入院治療中



の奥様のことについて「大変な毎日で悲しむこともできない」と介護の毎日を語りました。

江別の高石洋子さんは「7・13小樽飲酒ひき逃げ被害者等連絡会」として署名活動の経緯等を報告。

続いて、一人娘の沙耶佳さんを奪われ、悲しみの中署名活動に取り組んだ岩見沢市の原野和則さんが、「加害者への厳正な裁き～危険運転致死傷罪適用～を求めて」と題して思いの一端を発言。「生きていてほしかった。それだけが本当に唯一残念で、今も苦しい」との切々とした訴えに、詰めかけた報道関係者も含め、会場全体に涙と共感が広がりました。

### 第2部：ゼロへの提言

「ゼロへの提言」は、元道警本部長、島田尚武氏の「ゼロへの課題と被害者の人権～北海道交通事故被害者の会の意義」と題する基調講演。

小樽事件の経緯にみられる刑事司法の世界における被害者の人権保護を妨げる根底の問題——「2極対立的人権論」の弊害など——について、人権思想の進化の歴史から説き、わかりやすく講演されました。最後に述べられた「被害者の会の活動は、善良な市民の常識と健全な正義感

を具現するもので、歴史を変えるものである」との指摘は、大変ありがたく勇気を与えられる言葉でした。

講演の後の討議の中では、札幌市の道路拡幅計画に対して歩道の広い道路づくりを求め署名活動を行っている「道路を考える会」(環状通南19条西7～16丁目の整備計画を、クルマ中心から歩行者に優しい形へと変えて下さいと札幌市へ提案している市民活動団体)からの発言、そして、福岡県の先例に学び北海道に飲酒運転撲滅条例を求める署名活動を行っている北大の学生さんからの発言などがあり、フォーラムにふさわしい貴重なつながりが生まれる場となりました。



### 第3部：ゼロへの誓い

第3部の「ゼロへの誓い」は、今年もこのフォーラムを後援した北海道と道警からの挨拶を受け、最後に主催者から、昨年採択された「交通死傷ゼロへの提言」(会報75号に掲載されたものと同じ内容)の今年度版が示され、今後第10次交通安全基本計画策定に向けての取り組みが確認されました。「提言」は、わが国の交通安全施策に、①目標ゼロを「究極」ではなく中期目標とする ②クルマの抜本的速度抑制と規制 ③生活道路の歩行者優先と静穏化、という三つのパラダイム(社会の価値観、考え方)転換を求めていることが特徴です。

なお、被害者からのメッセージや島田尚武氏の基調講演などフォーラムの詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報46号(2015年1月15日発行)に掲載しています。下記サイトからご覧下さい。

「交通死、遺された親の叫び」(<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/> 「交通死」で検索)

## 別記1

### ショードリィさん (世界道路交通犠牲者の日の創始者) からのメッセージ

親愛なる日本の皆様

世界の極めて多くのNGO(非政府組織)が世界道路交通犠牲者の日(ワールドデイ)に参加します。100年間の道路交通による死傷の悲劇が巨大であったことから、これは当然の結果とも言えますが、ワールドデイに、世界の道路交通被害者がつながり、被害者の悲しみが理解されるべきだとアピールすることは印象的です。

日本では2007年に道路交通被害と安全提案組織がワールドデイに参加しました。今年2014年には日本中で、北海道、秋田、東京、奈良、大阪、熊本などで、ワールドデイの行事がおこなわれます。

とりわけ、日本のみなさまが2020年を特別な目標年として交通死亡と重傷ゼロに向けての行動計画を検討していることを知り、勇気づけられます。2020年は日本政府の第10次交通安全基本計画の最終年であり、東京オリンピックの年であり、世界の道路交通安全の行動の10年(2011-2020年)の最終年です。

世界中の人々を苦しませ続ける道路災害を根絶するために、世界のビジョンを共有し、いっしょに行動しましょう。

心をこめて

2014.11.15.

Brigitte Chaudhry

(イギリス・ロードピース会長)

※邦訳は小栗幸夫氏

## 別記2

### 参加者の感想より

★島田尚武氏の基調講演が良かった。賢い人権派が多数増し、活動活躍して頂きたい。危険運転致死傷罪適用を強く進めて下さい。

★島田先生のお話の中で、弁護士会の立場の発言など、センセーショナルな内容であった。複数の見識がありながら団体として統一する必要

もなく人権も平等にあるものだと思っていたが、現状は違うのだろうと感じた。何の罪もない被害者の人権が本来は一番に重んじられる事になるように運動を続けていただきたい。

★被害者の会の方たちの活動で法律が変わった事や、被害者の人権が認められていなかった事など、知らないことを沢山知ることができた。

★時効が廃止された理由が分かって良かったです。加害者が非常に守られている事に驚きました。

★島田先生のご講演、大変勉強になりました。弁護士だけでなく法学部の学生が受けている刑法や刑訴法の教育の古さを思い知りました。児童ポルノの件でご指摘になった“利益の比較がおかしい”、全くその通りだと思います。島田先生のような方をどうやったら増やしていくことができるのでしょうか？先生の“法曹関係者は、法律は正しいことを前提とせざるを得ない立場にあることを理解して”という記述、とても参考になります。敵ではなく味方を増やしていきたいと思います。アカデミックな世界でも本当に日々理不尽な思いを抱いています。こんな状態を変えていきたいと思います。

(司会の)内藤弁護士がお話になった「被告人の謝罪→情状酌量」の点について、一般の人々は「悪いことをした人が謝るのは当たり前」「当たりのことをして罪が軽くなるのはおかしい」と考えているという論文を読みました。これについて慶応法学部の原田先生は「それも一つの捉え方としてアリ」と指摘なさっています。これが実現するのも、裁判員制度の意義と言えますよね。

★ご遺族の方が辛いお気持ちの中、とてもがんばっていらっしゃることに感銘を受けました。素晴らしいフォーラムです。社会を良くしようと考えていらっしゃる方々が集まり、このような会があることは必要であるなあと改めて感じています。

★小樽事件が、危険運転致死傷罪に変更になり良かった。市民としてもっと重い刑罰でもよい

と思う。

★銭函事件のお話、胸を打たれました。被害者の会の活動が今後ますます充実されることを祈っています。私は中学校教員として命を大切にしている道徳教育に力を入れています。今日のフォーラムでまた深く考える機会を頂きました。北海道の未来を担う子どもたちに命の大切さを教え続けていきたいと思います。

★新聞記事で知り、参加させていただきました。命について改めて考えさせられました。会社でも交通安全運動はしていますが、ほとんど形だけの組織です。明日は月1回の幹事会議ですので、被害者の会の活動と今日のフォーラムの内容についてお話しさせていただきます。

★道警OBで現在免許更新の講習をやっています。被害者の話を直接聞くことができ良かったです。島田元本部長の講演も勉強になりました。

★実際にご遺族の方々の声を聞くことができ、胸に迫るものを感じました。なぐさめの言葉をかけることはできなくとも、悲惨な事故を繰り返さないよう行動していくことで、少しでもなぐさめにつながればと強く思いました。

★被害者の声が切々と伝わってきました。今後大勢の方に実情を伝えていって下さい。被害者は苦しみから守られなくてはなりません。

★高石さんのお話に心打たれました。飲酒運転はもちろんですが、携帯やスマホの操作によって事故を起こすことに対し、もっと対策を考えてほしい。最後の3人の方の活動など、とても興味深く聞きました。

★被害者からのメッセージで小石川さんの「大変な状況で悲しみも無い」、原野さんからの「事故以来、感情のコントロールが難しい」という言葉が印象的でした。自分も2年前の息子(当時11歳)の事故以来同じような気持ちを持っているので、とても共感しました。

★原野さんのお話を聞いて、泣けました。どうか我々の声が全道及び全国の方々に届きますように。

(北海道札幌市在住)

## 「小樽事件からの教育・社会の課題」をテーマに 公開シンポジウム開催

前田敏章(スローライフ交通教育の会)

1月24日、「スローライフ交通教育の会」(事務局札幌)主催の公開シンポジウムが行われ、札幌市北区の北海道クリスチャンセンターに教員や被害者遺族そして市民の方など20人の参加者が集い、貴重な報告と討議を行いました。

毎年1回公開講座「クルマ社会と交通教育」として開催しているものですが、今回は「小樽事件の悲劇を繰り返さないための教育・社会の課題」をテーマのシンポとしました。

冒頭で小樽事件のご遺族、原野和則さんに今の思いを語っていただきました。原野さんは、「被害者が声を上げないと何も変わらないと思った。(今後の裁判で判決がどうだろうと)悲しみは減らないが、(被告の男性が)何故逃げたのか被害者参加し法廷で問いたいただきたい」などと悲痛な思いを吐露しました。(写真1)



写真1

続いて「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」から高石洋子さんと前田が報告提言を行い、飲酒運転撲滅、被害ゼロのための刑事司法の課題や行政の課題、教育の課題について提起しました。

特別報告は、愛媛大学 法文学部 総合政策学科の小佐井良太准教授(写真2)。小佐井氏は法社会

学の授業において飲酒運転被害遺族の講演を取り入れた授業実践の報告とともに、自身も尽力された福岡・三重両県の飲酒運転撲滅条例制定の意義や取り組みについて講演下さり、今後の交通教育、そして北海道でも始まった道条例制定を求める運動にも多大な示唆と教訓を与えてくれました。



写真2

諸報告後のワークショップも、参加者それぞれが思いや取り組みについて語り、参加は少数でしたが、教育を含めた広く社会の課題を浮き彫りにする非常に意義あるシンポとなりました。

下記プログラムおよび報道記事を参照ください。

なお、報告提言の詳細は後日下記ページにアップ致します。

「交通死、遺された親の叫び」(<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>) 「交通死」で検索

\*



公開シンポジウム「クルマ社会と交通教育」の内容(1月24日、札幌市)

テーマ「小樽事件からの教育・社会の課題 ～悲劇を繰り返さないために」  
★報告と提言：7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会から

■原野和則：  
「被害遺族の思い」(小樽事件ご遺族)

■高石洋子：  
「飲酒ひき逃げ事件の根絶をめざして」(飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族関係者全国連絡協議会共同代表)

■前田敏章：  
「小樽事件と教育・社会の課題」(当会会長 北海道交通事故被害者の会代表)

★特別報告  
「法社会学の授業実践と福岡飲酒運転撲滅条例制定の意義・取組み」小佐井良太(愛媛大学 法文学部 総合政策学科 准教授)

★ワークショップ  
(北海道札幌市在住)

〈北海道新聞  
2015年1月25日〉

## 小樽・飲酒4人死傷事件

飲酒ひき逃げ事件で娘を亡くした悲痛な思いを語る原野和則さん



「交通教育」をテーマにしたシンポジウムが24日、札幌市北区の北海道クリスチャンセンターで開かれ、昨年7月に小樽市で女性4人が死傷した飲酒ひき逃げ事件で亡くなった原野沙耶佳さん(当時29)の父和則さん(62)＝岩見沢市＝らが思いを語った。(大城道雄)

「なぜ逃げた」問いたい

## 札幌の教育シンポ 遺族、心情語る

道内の教員らでつくる「スローライフ交通教育の会」(前田敏章会長)が主催。和則さんは「一人娘で私たちが夫婦のすべてだった。事件後は早く娘のもとへ行きたいとばかり考えていた」と振り返った。今後行われる刑事裁判については「なぜブレーキも踏まずに4人をはね、そのまま逃げたのか。法廷で被告に直接問いただし、私なりの判決を下したい」と話した。

また、飲酒運転の被害者遺族の聞き取り調査などを通じて法や裁判の役割について研究し、福岡県の「飲酒運転撲滅条例」制定に関わった愛媛大学法学部の小佐井良太准教授「法社会学」が講演。「飲酒運転根絶のためには国の法律に頼るだけでなく、地域独自の施策が不可欠。福岡では真独自の条例や啓発活動によって県民の意識が確実に高まっている」と述べた。

## 地域で続けた大気中NO<sub>2</sub>測定運動と 成人喘息患者への助成制度の廃止について

菊池和美(元・稲城市の自然と子どもを守る会代表)

### 1. 初めに

私は東京都稲城市で薬局を開いている薬剤師です。毎日大勢の患者さんに薬を調剤しますが、喘息患者さんのお薬は非常に高額になりがちです。18歳未満の学童や乳幼児は自治体の医療費助成制度があるため無料となりますが、大人の場合は数千円の支払額も珍しくありません。

2007年、東京都は東京大気汚染裁判を契機に成人喘息患者への医療費助成を開始しました。そこで私は薬局で高額な医療費を支払う成人の喘息患者さんにこの制度をお知らせしてきました。なぜなら成人喘息患者の助成制度は私達市民が地道に続けた大気汚染測定運動の成果だと自負していたからです。「制度を知らせてくれて助かった」と患者さんに言われると「運動が役立った良かった」と嬉しく思ったものです。

しかしその制度が本年3月をもって終わり、新たな成人喘息患者への助成制度がなくなることとなりました。また残念なことに世間ではそれが殆ど問題視されていません。

そこでこの紙面を借りて自動車による大気汚染はまだ終わっていない事、また大気汚染は車が社会に与える被害のうちのほんの1つであることを書かせてもらうこととしました。

### 2. 市内で始めた大気中NO<sub>2</sub>測定運動

昭和62年に主婦3名が集まって「稲城の自然と子どもを守る会」を設立しました。しだいに会員は増えて30名ほどになり、当会の世話人である足立さんも参加し活躍されました。

活動の原点はただ一点、子どもたちがのびのび育つ環境を確保したいという願いでした。

その思いの下で自然観察会、勉強会、会報発

行、河川の水質調査、里山開発への問題提起などを行い、成果として緑化基金創設、親水公園創設、多摩川緑道の設置、区画整理地域での緑地や公園の確保などが実現しました。

中でも長く続けたのが大気汚染測定運動(1988年～2002年)でした。市民に呼びかけて大気中二酸化窒素濃度を測定し、結果を会報で市民や行政に知らせるという運動でした。地元の緑道の改廃計画をきっかけに始めたもので、おかげで緑道は守られることとなりました。大気汚染に対する市民の声や市民健康アンケートなども行って開示しました。最初は手探りで始めましたが、その後は「大気汚染測定運動東京連絡会」の下部組織として測定運動を続行しました。

### 3. 結果と成果

表1に測定した箇所数と最高値および特筆事項を書きました。当初は冬季調査だけでしたが1991年からは夏季調査も始めました。各年の最高値は全て交通量の多い幹線道路や交差点付近で記録されました。

始めた頃、二酸化窒素濃度は非常に高く、またダイオキシン問題もあって市民の関心も非常に強いものでした。市民の思いに応じて、会では自動車総量規制の要望を議会へ陳情しました。また測定値を活用して市内のごみ処分場増設や多摩川架橋、道路増設、里山開発などに意見書を提出しました。

測定で得た特徴的なデータを2種類グラフにしました。

グラフ1は1995年に開通した稲城大橋道路の二酸化窒素濃度の変化を示したものです。稲城大橋への取り付け道路口にあるブックランドの年次変化と大丸交差点の年次変化を比較しまし

表1 大気汚染運動の結果

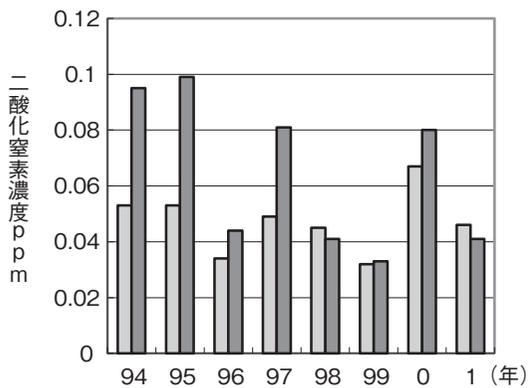
測定年	冬数	夏数	行政への取り組み・関連活動	最高値(ppm)
1988	88		稲城市平尾外周緑地保存運動に大気汚染測定運動活用	0.161
1989	170		稲城市に大気汚染低減のための要望書提出	0.070
1990	189		第2多摩川原橋架橋アセス公聴会で大気測定結果を利用	0.112
1991	185	10	夏の測定も開始	0.174
1992	232	21		0.055
1993	165	35	大丸処分場の広域化に対し大気測定結果を用いて反対	0.111
1994	154	27	自動車交通総量規制の国への意見書提出の陳情、採択 大気汚染測定を稲城市でも独自に開始	0.112
1995	169	50		0.085
1996	100	50		0.067
1997	72	50		0.081
1998	50		夏の測定を定点のみにする	0.067
1999	60			0.067
2000	84		学校通学路4か所実態調査	0.080
2001	74		※1 分離信号陳情書採択、実現(福祉センター前交差点)	0.046
2002	36		※2 曲がった歩道の実現(足立さん提案)	0.058

※1：通学路調査で交通量の多い交差点に分離信号が実現。子ども達の安全を確保しています。

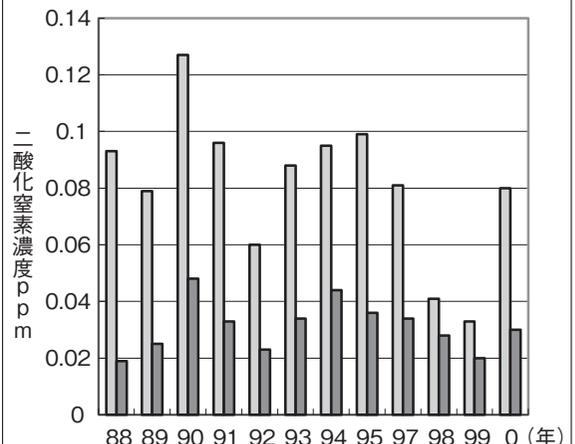
※2：曲がった歩道



グラフ1：交通量増加に伴うNO<sub>2</sub>濃度の増加  
稲城大橋開通前後のブックランド(左)と  
大丸交差点(右)の年度別比較



グラフ2：大丸交差点(左)と南山山林(右)の  
NO<sub>2</sub>濃度の年度別比較



た。大丸交差点は昔から交通量が多く、二酸化窒素濃度の高い交差点ですが、ブックランドの測定値は稲城大橋道路ができてから次第に増加し、ついには大丸交差点の数値を越えてしまいました。

グラフ2は南山という市内最大の里山の山中と大丸交差点を比較したもので、里山の空気がいかにきれいかを物語っています。これも里山開発の反対運動に活用しました。

しかし1994年には市が独自で調査を開始したため私達の運動の意義が薄らぎ、2002年には里山保全に会の活動が移行し、大気汚染裁判も実現したため、測定運動は終了しました。

#### \*大気汚染に関連するアンケートから見えてきたこと

測定運動と同時に、測定運動参加者からとったアンケートでは、喘息、アトピー、鼻炎で困っている人が多いこと、また自動車の排ガス以外に、工場排煙、野焼きの煙害、農薬散布、焼却の煙、花粉などで市民が困っていることを把握しました。

車による被害では大気汚染以外にも、騒音、交通事故の危険(飛び出し、分離帯なし、交通渋滞など)、子どもの遊び場の消失、舗装による洪水などの問題があることを把握しました。

また、その解決方法をととして、参加者は炭素税、電気自動車普及、公共交通機関の整備、乗用車の利用規制などを挙げ、具体的な問題解決を願っていることが分かりました。

## 4. 大気汚染裁判の経緯

大気汚染裁判は、高度経済成長が始まった1960年代から全国で起こっています。その特徴は、1960年代は特定工場の排煙による二酸化硫黄を主とした大気汚染が対象であり、1970年代からは自動車排ガスによる二酸化窒素などの大気汚染が対象になったという事です。大気汚染の元凶が特定工場から自動車交通へ移行したということは、私達自身が被害者にも加害者にもなり得る状況となった、ということができるとでしょう。そしてそれが問題の解決を一層難しくしているのです。

## 5. 東京大気汚染公害裁判の概略と成果

1996年5月に東京都内の環状7号線等幹線道路周辺に住む住民が提訴。2002年10月、東京地方裁判所は原告の喘息患者の一部に被害を認め、国、東京都、日本道路公団に損害賠償責任を認めた。原告被告双方は判決を不服として東京高等裁判所に控訴したが、2007年に救済制度の創設などを条件に和解が成立した。

(ウィキペディアより)

私達は、東京大気汚染公害裁判は自動車の公害問題をきっと解決してくれる、と期待しました。私自身は時間の許す限り裁判を傍聴し、デモに参加して患者さんを支える努力をしました。しかし、私達の大気測定運動データが裁判に活用されないことに寂しさと疑問を感じたのも事実です。喘息患者さんだけではなく、私達都民も同じく自動車排ガスに苦しめられているし、運動の底辺を広げる意味でも都民を参加させてほしいと願ったものです。

2007年(平成19年)、東京都は原告と和解し、成人喘息患者の医療費助成制度が設立されました。その年以降、医療費助成認定患者は劇的に増加しました(グラフ3)。助成金の負担は国、都、自動車メーカーが3分の1ずつで総額200億円を予定しました。ただしこれは5年の時限立法でした。また東京都は二酸化窒素の主な排出源であるジーゼル車規制に取り組みました。

## 6. 廃止される成人喘息患者医療費助成制度

東京都の成人喘息患者医療費助成制度は裁判で勝ち取った優れた制度でしたが、残念ながら廃止が決定されました。理由としては、国やメーカーの拠出がなくなったことや、東京都の施策で大気中汚染物質が減少したことが挙げられます。現在は微小粒子状物質や各種炭化水素が問題となりつつあります。さらに東京都のホームページを見ると、喘息と大気汚染物質の因果関係について「自動車排ガスと幹線道路からの距離との相関関係は結論づけられなかった。むしろ体質や喫煙などが喘息と関連があった」と

あります。つまり排ガスと喘息との因果関係がはっきりしないという事なのではないでしょうか。しかし排ガス問題は終わっていません。薬局にはさまざまなアレルギーに苦しむ子どもが毎日のように訪れます。自動車排ガスに含まれる特定できない新たな物質と子どもの体が戦っている、私にはそう思えるのです。

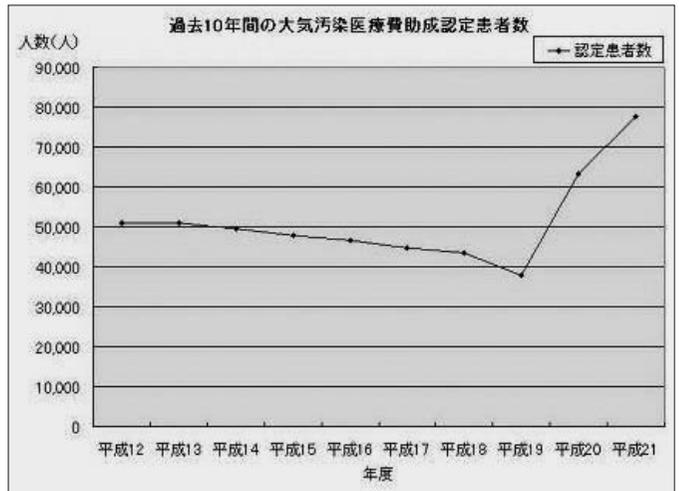
## 7. 終わりに一本当の車社会の問題は？

昨年、薬局の近くの通学路の交差点で学校帰りの小学一年生のお子さんが無謀な運転手の車にひかれて亡くなりました。こんなむごいことがなぜ繰り返されるのでしょうか。

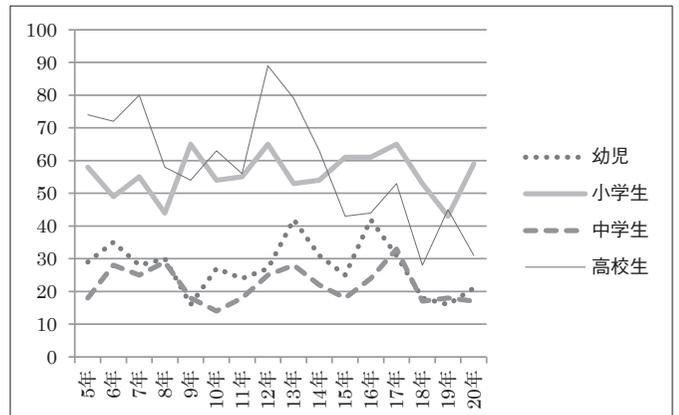
グラフ4は平成5年から平成20年までに稲城市と多摩市で交通事故被害にあった子どもの数です。交通事故問題は一向に終わっていないのです。

母親が車で子どもを遠くの公民館に連れて行って遊ばせる、それが当たり前前の時代になってしまいました。町は車で溢れていて危ないから、子どもが自由に遊ぶ空間がないから、それが理由です。車社会を謳歌しているのは一体誰でしょうか？それは私達大人だけです。車公害は大気汚染だけではありません。子どもの生活圏の安全の確保は何よりも最優先すべき課題です。子どもが安心して歩けるまちはいつになったら実現するのでしょうか？

(東京都稲城市在住)



グラフ3 過去10年間の大気汚染医療費助成認定患者数



グラフ4 多摩警察署管内で交通事故にあった子どもの数(統計いなぎより作成)

私が住む市の、草の根の平和団体の代表Fさん(87歳、男性)と私とで、ある訴えのため、2014年10月、市内22人の市議会議員さん宅を訪ねました。Fさんも私もマイカーを持っていません。自転車(私は乗れない)、1回乗ると100円の市内をくまなく走るコミュニティーバス、路線バス、関東鉄道の電車等の利用と、徒歩での訪問となりました。市内中に散らばる訪問先の家々。マイカーに乗らずがんばった私たちの“道行記”をお届けします。

・1日め。台風の後の大風の日。晴れ。Fさんは自宅から4キロメートルの道を自転車で待ち合わせの場所へ。Fさんは私につき合っただけで自転車を置いて、2人で地図を片手にさがしてA家へ。A家を出てB家へ行こうとすると、A夫人、「遠いですよ。送らしましょう」と言ってくれました。Fさん、少し足が痛いとのことで、ありがたくA夫人に感謝して、B家まで送ってもらいました。

・2日め。小雨。Fさん、かっぱを着て自転車で待ち合わせの場所へ。自転車と徒歩でさがしてC家へ。C家を出て、小雨の中をさがしてD家へ。見つかりません。Fさんも私も地図に弱い。方向オンチの2人。困りました。ふと見ると道ばたに、「中古車修理、販売」の看板が目にとまり、そのお店にとび込むことになりました。お店の3代め、次期社長さん(40歳くらい)が、社長にお店を頼んで、親切にも「案内しましょう」と、私たちをD家まで連れて行ってくれました。途中、中古車修理や販売の話がはずみ、楽しいひとときとなりました。

・3日め。小雨。私は関東鉄道の電車利用でFさんの家へ着き、2人で歩いて田んぼの中のE家へ。帰りはまた歩いてG家、H家、I家へ。

・4日め。晴天。路線バス利用でマンション内のJ家へ。その後歩いてK家、L家へ。

・5日め。晴天。100円バス利用で、M家、N家へ。帰り道、100円バスは3時間も待たないと来ません。Fさんは歩いて帰りました(4キロメートル位)。私は取手駅行きの路線バスを利用し、

取手からJR常磐線利用で帰途に。

という具合に、日を改め、O家、P家……などなどこなし全日程を終えました。

田んぼや自然の多い我が市。Fさんとお互いの身の上話をしたりして、市議会議員宅を訪問しつつ歩いた日々は幸せと満足感に充ちていました。

P. S.

私はここ数年、世話人の“会報”係の方の承諾を得て、“会報”を市内の全市議会議員に届けています。上記の訪問の際、2人の議員さん宅で話のついでに、“会報”が話題になりました。Aさん、「読んでいます。“会”の方に会いたかった」と、話がはずみました。Pさん、「読んでいます。よく研究された論文が多いですね」とほめていただきました。以前にも書きましたが、近藤弘議員は会員になって下さり感謝しています。

(茨城県竜ヶ崎市の在住)



カモミール(会員K・Tさんの絵)

# クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ

クルマ社会を問い直す会では第21回2015年度総会と、交通問題の研究者である堀内重人さんによる講演会「災害多発・人口減少社会における鉄道の未来」を開催いたします。

近年、地球温暖化の影響か、台風や集中豪雨などで鉄橋などの鉄道設備が損傷し、そのまま廃線になってしまうという事例が出ています。東日本大震災で被災した気仙沼線、大船渡線、山田線なども鉄道としては復旧していません。また日本の今後の人口減少を考えると、鉄道経営はますます厳しさを増していくと予想されます。このような状況の中、公共交通機関をいかに維持していけばいいのか、『都市鉄道と街づくり』『高速バス』『鉄道・路線廃止と代替バス』『廃線の危機からよみがえった鉄道』『チャレンジする地方鉄道』『元気なローカル線のつくりかた』『地域で守ろう！鉄道・バス』などの著書がある堀内重人さんとともに考えたいと思います。

皆様にも奮ってご参加頂き、議論を盛り上げてくださいますようお願いいたします。

なお総会を欠席される方には委任状をご提出くださるようお願いいたします。

総会成立のためによりしくご協力お願い申し上げます。

(事務局担当世話人：清水真哉)

## 2015年4月18日(土)

12:30~15:00 総会

15:30~17:30 講演会

「災害多発・人口減少社会に  
おける鉄道の未来」

講師・堀内重人さん

18:00~19:50 懇親会

会場：北沢区民会館

「北沢タウンホール」

二階第一集會室

東京都世田谷区北沢2-8-18

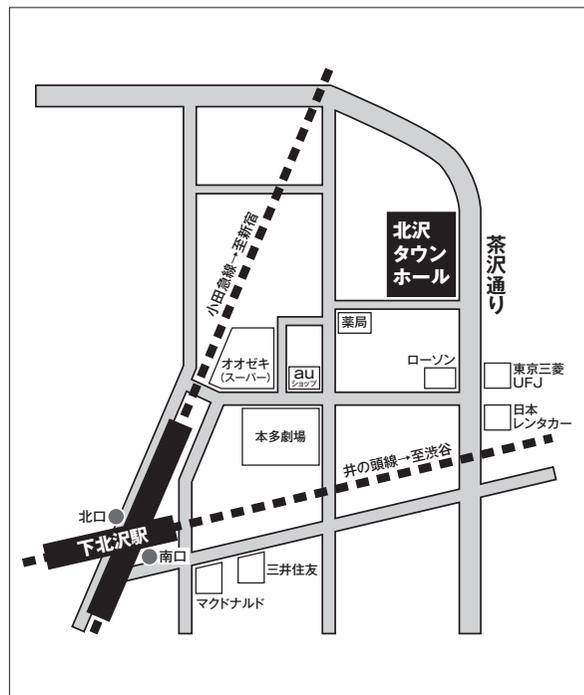
[交通]

小田急線・京王井の頭線

下北沢駅南口徒歩5分

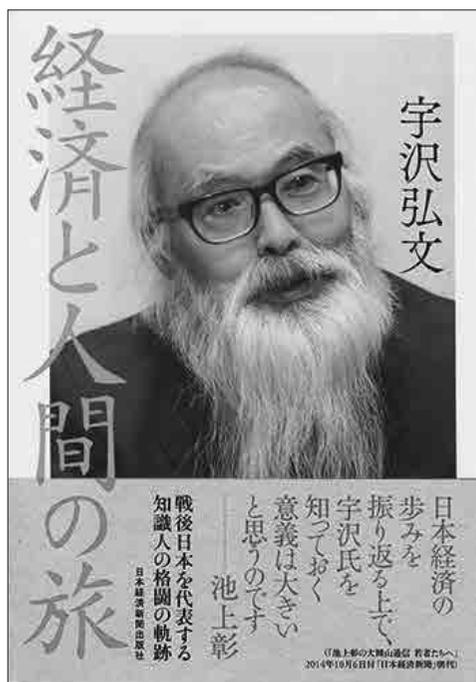
参加費：無料(懇親会は実費)

☆講演会には会員以外の方の参加も  
歓迎いたします。



## おすすめ書籍の紹介

### ■ 宇沢弘文『経済と人間の旅』

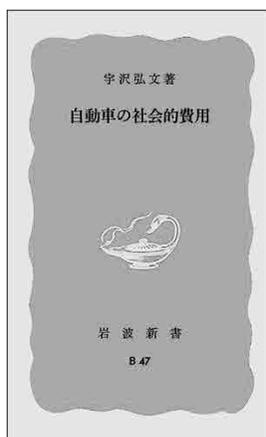


日本経済新聞出版社、2014年11月  
ISBN 978-4-532-35625-5

### ■ 『自動車の社会的費用』

2014年9月下旬、宇沢弘文氏の訃報が新聞各紙で一斉に報じられた。同月18日に肺炎で亡くなられたという。世界的に著名な経済学者であり、週刊東洋経済は「ノーベル賞に最も近かった経済学者」と紹介していた。

当会会員なら、まず著書『自動車の社会的費用』（岩波新書）を思い浮かべるだろう。私はその時、手元にあった1974年6月発行の初刷本



を手にとった。全体に焼けが目立ち、本文の紙も傷み始めている装丁とは裏腹に、本書で指摘されている「自動車の問題性」「市民的権利の侵害」といった問題はこの40年間で色褪せるどころか、むしろ益々重要さが増している（裏返せば、いっこうに問題が解決に向かっていない）ことにも胸を痛めた。

『自動車の社会的費用』は当時ベストセラーに名を連ねたそうだが、数学者出身である氏の著作ながら、本書には数式は登場せず、経済学の専門用語こそ登場するものの、文系の私などにも読みやすい平易な言葉で、自動車の諸問題とそれに対する経済学の対応（の至らなさ）を詳説していることも印象的だ。

### ■ 転機

数学者から転じ数理経済学者として米国で目覚ましく活躍していた宇沢氏は、1968年に帰国し、1970年9月8日付けの『エコノミスト』誌で論文「自動車政策は間違っている」を発表した（この論文は同誌2014年10月14日号に復刻掲載されている）。この頃の米国ではベトナム戦争が、日本では自動車による交通犯罪と大気汚染が最悪期を迎えていた。

この頃の心境を、氏は「日本の都市と自然があまりにも無残に壊されているのを知って衝撃を受けたことがきっかけだった」と振り返る。中でも氏が通学した東京府立第一中学校（現・日比谷高校）に近い赤坂見附付近を例に挙げ、「ゆったりと市電が通り、歩道は広く、桜を中心にした並木がたくさん植えられていた」街並みが「子どもたちが危険を覚悟しなければ歩けないような街に変わり、街路樹は見るも無残になっていた。市電はなくなって、代わりに自動車を中心となっていた。自動車は危険だけでなく、騒音や排ガスをまき散らしながらわがもの顔で走り回る。ショック以外のなにものでもなかった。」と回想している。

こうした感覚は、世界的な経済学者のそれというよりも、むしろ私たちの感覚に近いと感じ

る。世界的な経済学の権威としてではなく、一人の人間としての感覚から語られた言葉だからこそ、私たちに沁みるのではなからうか。

## ■『経済と人間の旅』

後先になったが、本稿で紹介している単行本『経済と人間の旅』（2014年11月発行）は、2002年3月に『日本経済新聞』『日経産業新聞』で掲載された記事を収録したものだ。前半の「第I部私の履歴書」ではその名の通り、日本経済新聞「私の履歴書」として連載された記事を収録しており、氏が鳥取県米子市で生まれてから米国での研究生活、そして帰国後の活躍までを振り返る内容になっている。

この中に「都市の再生—『人間の回復』目指す」という章がある。『アメリカ大都市の死と生』を著したジェイン・ジェイコブス氏の論考を紹介した上で、都市の魅力を取り戻すための欧州での実践活動を具体例として紹介している。

この連載を執筆した2002年頃は、大学教授を定年退職した後、欧州を歴訪し、「自動車を中心とした交通体系を見直して市電などの公共交通機関を復活させ、街の中心部から極力、自動車を締め出すようにした。その結果、商店街などの懸念とはむしろ逆に市街地が活性化し、雇用が増える都市が数多く出てきた」、そうした都市を見て歩いていたという。氏はこうした様子を「人間の回復」を目指した運動だと評している。

1974年の『自動車の社会的費用』以降、宇沢氏は自動車のみを扱った著書を出していない。しかしながら、氏にとってクルマ社会の問題は「人間の幸せ」を考える基礎であり、経済学が人間を幸せにするためにどうあるべきかを問い直し続ける土台として、抱き続けていたのだろう。

## ■「人間の回復」

冒頭で紹介した週刊東洋経済の記事では、教え子の「畏れ多い」という言葉を引いていたが、それほど偉業を打ち立てた宇沢氏であるから、雲の上の人という印象が強い。

そんな世界的な経済学者である氏は、社会問題に真摯に取り組んだ社会活動家でもある。それを特異な経済学者と見る向きもあるようだが、

本書を通読すれば、氏は「異端」でも「急変」したのでもなく、むしろ私たちと同じように市民感覚を一貫して持ち続けた一人の人間であり、人間の幸せを第一に願っていたことが伝わってくる。そして、その人としてごく自然な思いを実現するために、得意技の数学とそれを応用した経済学に才覚を発揮されたということなのだろう。

## ■道半ば

9月26日頃に新聞各紙が一斉に掲載した訃報に触れ、私はひとつ強烈な違和感を持った。氏の経歴を紹介する新聞各紙が、代表的な著作として紹介されるであろう『自動車の社会的費用』には触れることなく、公害や環境問題といった言葉でぼかす記事を多く目の当たりにしたからだ。

現代日本では、新聞社などのマスメディアが、最大の広告主である自動車産業にとって都合の悪いことは静かに記事から外す（黙殺する）行為が常態化している。そうした様子は、当会が毎年春に開催している講演会でも様々な講師から異口同音に語られてきたことだ。『自動車の社会的費用』から40年経った今もなお、提起された問題が解決の糸口すら掴めない原因のひとつがここにある、との思いを益々強くした。

宇沢氏が高度な数学や経済学を駆使して目指してきた「人間の回復」は道半ばのまま、逝かれてしまった。ノーベル賞に最も近い経済学者と評され、教え子に畏れ多いと言わしめるほどの雲の上の人でありながら、私たちと同じ市民感覚を共有していた氏の功績に感謝するとともに、それほど能力に溢れた人であっても為し得なかった「クルマ社会を問い直す」という難題にどう取り組み、解決していくのか。市民感覚が黙殺されるような今の世の中の仕組みをどう乗り越えるのか。同じ「人間の回復」を目指す者として今一度、宇沢氏の論考を噛みしめながら、連帯を上げたい。

（井坂洋士・地域活動連絡係）

今年2015年は、当会の発足が1995年ですから創立20周年の記念の年になります。市民運動団体で20年間存続している団体は比較的少ないと思います。これはクルマ社会の問題が解決されていないことを一方で示していますが、存続していること自体誇らしいことではないかと思えます。

さて私は2008年春より当会代表を引き受けてこの春で7年間つとめたことになります。同じ人間が組織の代表をいつまでも続けることは組織の停滞を招き、現にそのようになっていと思っていますので、この春をもって代表を降りることにします。

今回の「代表より」が私の最後の「代表より」になりますので、私がこれまで行ったことを簡単にまとめてみます。

私は1999年（もしかしたら2000年）に入会しました。地球温暖化問題の解決に脱クルマが必要だとの判断から入会しました。

最初は路面電車の復活・普及をどうしたら行えるかをテーマにしました。路面電車に関心が高い当会会員と2001年から2003年まで「路面電車を走らせたい会」という学習会を続けました。

2006年に世話人になりました。私は運動家タイプではないのですが、脱クルマ運動の理論面で貢献できたら貢献したいという気持ちで引き受けました。

最初にクルマ社会の問題点を主なものに絞ってその解決の基本的な方向の検討を行いました。検討結果は「脱クルマ、その課題の広がり」（2008年4月刊）という冊子にまとめました。

この冊子では、①交通事故、②大気汚染による喘息、③クルマを運転できない・したくない人の交通弱者化、④地球温暖化の4つの問題に絞って検討しました。

交通事故については、クルマと歩行者・自転車の交錯を排すること、クルマを分離できない場合クルマの速度を20km以下に制限すること、クルマに安全性能基準を定め技術的に事故を起こさない規制をかけるべきことなどを提案しま

した。

喘息については、嵯峨井勝さんの研究に基づいて、現行の排ガス規制のターゲットが見当外れである可能性があり、DEPディーゼル排気微粒子もしくはPM2.5の排出基準を早期に決めるべきことを提案しました。

交通弱者については、6歳以上の人口の3割前後が交通弱者であるとの推定を行い、公共交通充実の必要性が大きいことを確認しました。

地球温暖化については、クルマは鉄軌道系に比べてCO<sub>2</sub>の排出原単位が6倍以上であることを確認し、鉄軌道系への転換、特に旅客輸送における転換を提案しました。

これらの課題に共通してクルマ利用削減が有効であることからその削減策の検討をしました。ここでは兎山真也・岸本充生両氏のクルマの社会的費用推計に基づいて、1リットルあたりガソリン217円、軽油376円前後の上乗せ社会的費用課税を提案しました。

クルマに代わる交通手段として公共交通、特に路面電車の充実が必要ですので、その隘路・課題を確認しました。日本では、道路構造令上、路面電車導入空間を想定した道路造りが行われてきておらず、片側2車線以上で鉄道駅に乗り入れている道路が大変少ないことを確認しました。

2008年春に代表を引き受けました。この春の総会で、自動車の安全性能基準制定と自動車に対する社会的費用課税を会の重点テーマとすることが承認されました。

これに沿ってまずこの年11月と12月に、私が講義する社会的費用課税についての学習会を2日にわたって開催しました。このときお話しした内容のエッセンスを、論文「クルマの外部不経済への対応－クルマ過剰依存社会からの脱却のための制度作り－」（会報55号）にまとめました。また同じ内容をやや表現を軟らかくして、提案「クルマ利用者に本来負担すべき費用をきちんと負担してもらう制度を作りましょう」（会報60号）にまとめました。

ついで2011年2月にやはり私が講義する安全性能基準に向けての学習会を開催しました。このときお話しした内容のエッセンスを、調査報告「交通事故防止技術」(会報64号)にまとめました。

これらの作業において、クルマがもたらす諸々の外部不経済への対応のあり方としては、①まず外部不経済を小さくするために発生抑制の規制をかけること、②次に規制をかけても尚残る外部不経済を金額換算して当該金額だけクルマ利用者に課税すること、③そして最後にその税収をもとに外部不経済を被る被害者に補償すること、この3点セットで対応することを原則とすべきことを強調しました。通常環境税や炭素税の議論では、規制と課税と補償の連動性が考慮されていないので、この点で新しい見解と考えます。

強化されるべき規制の代表格がクルマの安全性能規制です。①衝突予防機能、②制限速度遵守機能、③信号遵守機能、④酒酔い運転防止機能、少なくともこれらの機能をクルマが標準装備するよう規制すべきと主張しました。

私は、問い直す会がクルマ社会を憂うだけの団体ではなく、積極的にクルマ社会を改造・改善する政策提案する団体であるべきと考えてきました。その点で政策要求の体系的整理が必要と考え、2010年の参院選、2012年の衆院選、2013年の参院選に際して、政党への公開質問状における政策要求の整理に努めました。物流についての提案が欠け、公共交通についての提案が不十分であるなどの問題がありますが、皆さんとの議論のおかげで、徐々にまとまってきたと思っています。

思い入れの深い2つの政策に触れて「代表より」を終えたいと思います。

交通事故防止は当会会員の最大の関心事です。居眠り運転、不注意運転、酒酔い運転、アクセル・ブレーキ踏み間違い、てんかん発作、低血糖発作、心臓発作、脱法ハーブ吸引発作、無免許暴走、故意暴走などによる死傷事故の報道が絶え間なく流れています。これらを予防する衝突予防装置の義務づけを私は早くから主張しました。トヨタのプリクラッシュ・セーフティ技術が2006年に市販されるようになってその発展に大いに期待しました。自動車の凶器性をなくしていく安全性能としてまず何より装備されるべき機能は衝突予防機能であると考えてきました。

自転車が気持ち良く安心して走ることのできる空間がない・少ないことは私たちの生活を貧しいものにしてしています。自転車専用レーンの整備が徐々に進んできていますが、道路構造の基本に自転車レーンを考えてこないままの道路造りが長く行われてきた中で、歩道はできて自転車レーンは難しいという道路が大量に存在します。自転車は高齢者と幼児以外は歩道を走らず車道を走るべきだとしても、専用レーンがない中では「怖くて走れない」現状があります。これを打開するには、自動車の走行速度を20km/h以下に制限するしかないと考え主張しました。この政策で安心して車道を走れるわけではありませんが、20km/hの速度制限を守らせる別の手当、すなわち取り締まりと自動車への速度制限遵守装置の義務づけを行えば改善すると思います。

私の脳の記憶装置の劣化が激しく、社会的な活動を完全引退すべき時が近づいていると感じています。しかし今しばらく世話人を続けるつもりです。問い直す会が新しい代表の下で、さらなる積み重ねを続けていくことを期待します。

原油価格が急落を続けている。2015年1月上旬の時点で1バレル=50ドルを割り込み、5年8か月ぶりの安値と言われている。

世界的な景気後退の懸念にも関わらず、11月の石油輸出国機構(OPEC)の総会で生産枠の削減に合意できなかったことから、一気に価格下落が進んだのである。影響は大きく、アメリカのシェールオイルの開発会社が倒産し、ロシアやベネズエラなどの石油輸出国は経済的な苦境に陥っている。一方、輸入国では安価な石油は歓迎されており、日本では円安の痛みがいくらか緩和されている。

「イスラム国」の資金源になっている原油の価格が下落することで、「イスラム国」の勢力が削がれることを望む声もある。

しかし地球温暖化の問題を考えた時、安価な石油は浪費を促進するであろうから、原油の生産調整が進まないというのは憂うべき事態である。

こうした状況にあって、温暖化関連の市民団体が、原油の生産量と価格の問題に無関心であるのは奇異なことである。二酸化炭素排出の増大を抑えるためには、まず原油、石炭、天然ガスの生産量を削減することを、まっさきに考え

なくてはならないはずである。水が溢れ出したら、まず蛇口を閉めるものであろう。

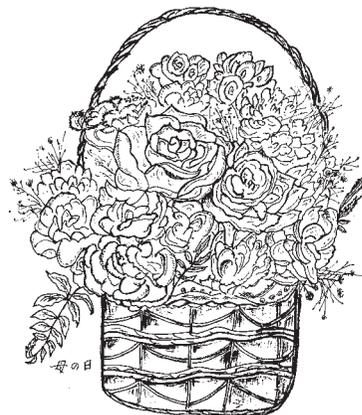
原油の生産調整を効果的に進めるためには、何よりも産油国どうしの話し合いの場を設けることが肝要で、そのためにはシェールオイルの開発を進めるアメリカを含む全ての国が参加する拡大版OPECが組織されることが強く望まれる。そして拘束力の強い価格カルテルを結び、原油生産量を調整して、適切な価格形成が行われるようにすべきである。

地球環境の問題を真剣に考えるあらゆる市民団体は、この方向に向けて全ての産油国に圧力を掛けるべきである。

産油国にとっても、自国の限りある資源を安値で売り渡すことなく保全して、一年でも長く供給していけることは、長期的な利益に適うはずである。

そして原油価格が一定のペースで上昇し続けていくようにし、省資源、省エネへの技術開発、政策努力が継続的に行われる動機付けとなるようにしなくてはならない。これは人類全体の福利につながることである。

化石資源のあるべき価格について、広く議論されることを期待している。



母の日(会員K・Tさんの絵)

## 2015年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

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「14年度会費払込済」「15年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2014年度、2015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。

2014年4月1日から2015年1月22日までの会費・寄付払込者は86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、2015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(会報76号に同封した名簿参照)までご連絡ください。

### 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。

### 地方支部と、地域活動連絡系の制度について

●**地方支部**…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。

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

### 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。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《5/23(土)、6/27(土)》

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/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 050-7534-1203

## ■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。2015年2月3日現在で参加者は91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。)

## ■クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ

〈4月18日(土)〉

詳細はp.23の「ご案内」をご覧ください。

## ■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2015年6月下旬
- 原稿締切り：4月30日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：林 裕之(会報76号に同封した名簿参照)
- 募集内容：

- ※クルマ社会の問題に関連したものに限りです。
- ・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。

※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。ただし、論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などは著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著作者にお断りすることなく修正させていただくことがありますのでご承知おきください。

※会報は現在当会のホームページ<http://toinaos.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