

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：榊原茂典

連絡先：〒167-0023

東京都杉並区上井草2-29-13

榊原茂典

Tel & Fax 03-3396-1523

編集：林 裕之、足立礼子、
榊原茂典、富田悦哉

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

80

2015年6月30日発行
(年4回発行)

一部400円(送料含)



船橋市西船橋駅周辺の道路事情(口型になっていない横断歩道。クルマを優先し、歩行者の都合を軽視していることが明らか)。(撮影と文 杉田正明さん)

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

■会の活動	第21回総会を開催(林 裕之).....2
	2014年度活動報告・2015年度活動計画(清水真哉).....3
	2014年度決算・2015年度予算(青木 勝).....5
	2015年度世話人の役割分担(清水真哉).....6
	懇親会の報告(青木 勝).....6
	堀内重人さん講演会「災害多発・人口減少社会における鉄道の未来」報告(足立礼子).....7
	「公共交通機関の税の減免の意見書」を各政党に送付(林 裕之).....14
■投稿	自転車も歩道をどうぞ(木村孝子).....16
	第18回統一地方選挙後半戦で感じたこと(木村利雄).....17
	目に見える汚れは気にしない？(小林和彦).....18
■メッセージ・案内ほか	2015年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ…19／世話人より…21／地域活動連絡係より…22 ／代表より…23／事務局より…25／会則…26／会計より他…27／案内板、原稿募集案内…28

第21回総会を開催

林 裕之(世話人)

4月18日、東京都世田谷区北沢の北沢区民会館「北沢タウンホール」で第21回総会が開かれました。会員の総会参加者は19名(非会員を含めた総会・講演会参加者は22名)、委任状を合わせた数は95で定足数(146)の過半数に達し、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。杉田代表は、この会が結成20周年を迎えたことをよろこばしいことであると述べました。そしてクルマ社会はどういう方向に向かうか、高齢化と温暖化の2つの点から展望を述べました。高齢化については、自動車産業は自動運転車の開発と販売に力を入れるだろう、行政は都市のコンパクト化に力を入れるだろう、私たちは公共交通の充実を要求しつつも、サービスへのアクセスが容易なところへの集住化を進めて行かざるを得ないだろうと述べました。温暖化については、自動車産業は電気自動車・燃料電池車へ徐々にシフトをしようと考えており、安定して調達できる電気と水素を望んでいるだろう。その点から将来はともかく当面の本命としては原子力を考えているだろう。政府は明らかに原子力を温暖化対策の柱と考えている。私たちは人の輸送においては自動車からエネルギー消費が少ない公共交通へのシフトを求めていくべきだろう、輸送エネルギー源としては再生可能エネルギーへのシフトを求めていこうと述べました。

代表の挨拶の後、総会議長に後藤昇さんを選出し、議事に入りました。まず2014年度の活動報告及び2014年度の決算報告と会計監査報告が提示されいづれも承認されました。次に2015年度活動計画案が提示され、活動計画案は承認さ

れました。その後、2015年度の予算案の提示があり、承認されました。

引き続き人事関係の議事に入り、まず2015年度の世話人が選任された後、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と世話人の自己紹介がありました(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。

○この会は様々な活動を行っているが、この会が出した要求の中で何か実現したものはあるか。

○(回答) 国政選挙のたびに各政党に要求を出しており、その回答をもらっている。市民団体の考えを伝えるという事は行っている。それによって直接何かを変えられたわけではないが、政策提案をすること自体が成果とも言える。

○会報の中には難解で読みにくい記事もある。もう少し読みやすくするべきではないか。

○会報の内容は勉強になる。会員はもっとクルマ社会の問題に対して認識を深める必要がある。



- もう少しビジュアルな会報にする方がよい。
- やや専門的な記事と身近な日常生活に関する記事のバランスをとることが大切である。
- 難解な用語には注をつけたり、わかりやすい言葉で説明する必要がある。
- 活動計画の7)「クルマの要らないまちづくりについて問題提起する」については、誰かが担当するというのではなく、各会員がそれぞれの地域で行う全員参加型にするべきである。
- 『教習所教官 自転車で日本一周』という著書を出版した(世話人 高橋大一郎さん)。
- 各地域で町づくりに関係した道路問題が発生している。こうした問題に対応するための全国的な協議体が必要だ。

- 老朽化してゆく各地のインフラをどのようにしていくか、という問題がある。このような文明の負の側面を研究する学問が必要である。
- クルマのアクセルとブレーキの踏み間違いに起因する事故が多発しているが、これについての一般の関心は低い。この問題をどのように考えているか、この会を通じて行政に問いかけていく必要があるのではないか。

(註) 第21回総会までクルマ社会を問い直す会の代表は杉田正明さんでした。そこでここでは杉田正明さんを「代表」として紹介しています。

クルマ社会を問い直す会2014年度活動報告

2015.4.18総会決議 清水真哉(事務局担当世話人)

●2014年4月26日(土)、東京都世田谷区北沢区民会館において、第20回2014年度総会と、ジャーナリストの柳原三佳さんによる講演会「交通事故裁判の問題点～取材から見てきた『危険運転』の現実～」を開催しました。

●2014年9月23日(火・祝)、横浜カーフリーデーに参加し、写真パネル展示と、「小樽飲酒ひき逃げ事件」の署名集めを行いました。
(展示・署名：足立礼子、長谷智喜、井坂洋士。パネル発送：杉田正明)

●2014年11月8日(土)、関西ミーティング「みんなで考えよう、クルマ社会」(会場：セミナーリンク大阪)と「ちんちん電車に乗って懇親会」を開催しました。(担当：青木勝)

●2014年12月衆議院議員選挙にあわせ、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自由民主党、民主党、公明党、維新の党、日本共産党、次世代の党、社会民主党、生活の党に送付しました。公明党を除く各党から回答を得ました。(担当：榊原茂典)

●2015年3月26日、「公共交通機関の税の減免の意見書」を、自民党、民主党、公明党、共産党、社民党、維新の党、次世代の党、生活の党に送付しました。(担当：林裕之)

●会報76号、77号、78号、79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10回(5/24(土)、6/28(土)、7/26(土)、8/23(土)、10/25(土)、11/22(土)、12/27(土)、1/24(土)、2/28(土)、3/21(土))開催しました。会場は3月のみムーブ町屋会議室、その他は千代田図書館研修室で行いました。(担当：杉田正明)

●有志会員がブログ「脱クルマフォーラム」を開設しました。

<http://toinaosu.seesaa.net/>
(富田悦哉、榊原茂典、清水真哉)

●有志会員がFacebookページを開設しました。
<https://www.facebook.com/toinaosu>
(高橋大一郎)

クルマ社会を問い直す会2015年度活動計画

2015.4.18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：清水真哉)
- 2) 人命優先、歩行者優先の道路政策を求める。(担当：木下晁、清水真哉)
- 3) 自動車の安全性能基準の制定を求める。(担当：杉田正明)
- 4) 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、榊原茂典)
- 5) 「衝突回避装置(対車両、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：榊原茂典、田中牧)
- 6) 地球温暖化と自動車利用の関連を訴える。(担当：清水真哉)
- 7) 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)
- 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：稲見正博、足立礼子、佐藤清志)
- 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、榊原茂典、富田悦哉)
- 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
これまでも省庁などからパブリックコメントの公募があった際には適宜対応してきましたが、今後も省庁や自治体などから意見の募集があった際には、会として、あるいは会員個人として積極的に意見を出していきます。
- 3) 社会の状況に対応し、適宜、会としての声明を出したり、政府、自治体、首長などに対し申し入れする。

◇実施を検討している活動

- 1) 講演会・学習会
- 2) 国土交通省に要望書を出す。(担当：榊原茂典)
- 3) 警視庁に要望書を出す。(担当：足立礼子、佐藤清志)
- 4) 各種選挙に際し、各政党・各候補者へ公開質問状を出す。
(担当者は選挙毎に選任する。)
- 5) 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)

- 6) 横浜カーフリーデーに参加する。(担当・佐藤清志)
- 7) 「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(取り纏め担当：清水真哉)
- 8) 地域活動の促進
地方でのミーティングが可能であれば実施する。
- 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、地方議会議員に「問い直す会」に入会してもらう働き掛けを行う。(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)

◇来年度の総会の日程：2016年4月16日(土)

◇有志会員による活動

ブログ「脱クルマフォーラム」(榊原茂典、富田悦哉)

Facebook (高橋大一郎、富田悦哉)

2014年度決算・2015年度予算

2015.4.18総会決議

青木 勝(世話人)

2014年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2014.4.1～2015.3.31)(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	319,365	319,365		会報作成費	380,000	311,551	* 3
会費	560,000	512,000	* 1	郵送・連絡費	160,000	127,886	
カンパ	67,000	55,910		事業費	80,000	30,000	* 4
雑収入	3,635	3,000	* 2	交通費	70,000	58,330	
				事務費	20,000	12,511	* 5
				渉外費	20,000	22,754	* 6
				会場費	60,000	65,360	
				雑費	10,000	0	
				予備費	150,000	0	
				次期繰越金		261,883	
合計	950,000	890,275		合計	950,000	890,275	

* 1 納入者(122個人・団体)
* 2 会報・ブックレット等の売上

* 3 会報75号から79号分
* 4 講演会等
* 5 コピー・印刷費、振込料等
* 6 こども環境学会等

2015年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2015.4.1～2016.3.31)(単位 円)

収入の部		支出の部		
科目	予算	科目	予算	備考
繰越金	261,883	会報作成費	300,000	* 7
会費	520,000	郵送・連絡費	140,000	
カンパ	63,000	事業費	80,000	* 8
雑収入	5,117	交通費	70,000	
		事務費	20,000	
		渉外費	30,000	
		会場費	70,000	
		雑費	10,000	
		予備費	130,000	
合計	850,000	合計	850,000	

* 7 会報80号から83号分
* 8 講演会、冊子作成費等

2015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します。(世話人連絡先名簿は、本会報送付時に同封)

代 表：榊原茂典(新任)

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)、
榊原茂典(新任)、富田悦哉(新任)

会報発送：杉田久美子(再任)

メーリングリスト管理：杉田正明(再任)

そ の 他：高橋大一郎(再任)

(世話人会よりの註：足立礼子さんは世話人を降りられましたが、会報作成は今年度も担当をお願いしました。)



シュンギクの花
(会員K・Tさんの絵)

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。講師の堀内先生も入っていただき15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しての思いなど発表しました。今年は当会が発足して20年という節目の年であり、感慨もひとしおでした。

「入会以来、子どもたちの居場所、安全を考える場として活動してきた。これからがんばりたい」「正直、20年よくもったなという感想。50年たっても変えることができないこともあるが、やれることを頑張っていきたい」「身体を壊して、大変だが、会のために何かしていきたい」「運転免許証を返納するつもりだ」「名古屋でクルマ社会を考える会を催したことがある。何か力になれば」「まちのにぎわいは人が歩くことで生まれる」「タイトルが気に入った。入会して15年たった」「コンサルティングの仕事をしている。住居等から駅まで500メートルの距離で生活できる街を作るよう提案している。中国で実現できるかもしれない」「日本の都市構造は、車が走るのに適合していない。無理がある」など、たくさんの思いが語られました。

20年間の活動を踏まえ、これからもクルマ社会を問い直していきたいと思います。皆様には、来年の総会・懇親会の出席を期待しています。



懇親会の様子

堀内重人さん講演会 「災害多発・人口減少社会における鉄道の未来」報告 足立礼子

2015年4月18日、当会総会後に、滋賀県大津市在住の運輸評論家、堀内重人さんによる講演が行われました。堀内さんは各地の鉄道やバス、まちづくりの問題を研究し、『都市鉄道と街づくり』『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』など多くの著書で問題提起をされています。本講演では、表題のテーマについて幅広い視点から有意義なご教示をいただきました。概要をお伝えします(堀内さんにご校正いただいております。当日の録音データと資料をご希望の方は、地域活動連絡係の足立または世話人へご連絡ください)。

* * *

■増えている自然災害による鉄道被災

近年は温暖化の影響で災害が増えている。集中豪雨では2009年に名松線(三重県)、2010年に岩泉線(岩手県)、2011年には只見線(福島県・新潟県)、2012年には豊肥本線(大分県・熊本県)が被災し、2013年には三江線(島根・広島)で土砂崩れ・路盤流出が、山口線(山口県・島根県)でも路盤流出が、信楽高原鐵道(滋賀県)では橋脚の流出が起きた。また、2011年3月11日の東日本大震災では、三陸鉄道、JR気仙沼線、山田線、八戸線、大船渡線、常磐線、仙石線、石巻線が被災した。

三陸鉄道が不通のとき、バス運行となった小本～田野畑間はレールも錆びた。名松線は今も復旧しておらず、岩泉線は廃止された。常磐線は福島原発の影響もあり被災状況もよく分かっていない。只見線の被災区間もまだ復旧せず、只見線自体が分断化されている。そうした現状がある。

■災害復旧補助制度の問題点

「災害などの危機管理」に関しては、国は鉄道

軌道整備法に基づく鉄道災害復旧時補助制度を設けている。この制度を受けたい鉄道事業者は災害発生後すみやかに災害状況報告書を提出すること、事業着手後は毎会計年度の各四半期経過後15日以内に事業実施状況報告書を提出することが義務づけられている。また、防災上の理由から河川の拡幅に伴う橋脚の架け替えが生じる場合は、河川改修費補助が実施されるようになった。

しかし、問題は補助率が国1/4、地方自治体1/4と低いことにある。被害規模が大きいと事業者も地方自治体も負担額が増える。そのため、2005年の暴風雨で路盤流出などの多大な被害を受けた宮崎県の第三セクターである高千穂鉄道は、鉄道の存続を断念した。

鉄道軌道整備法では、「鉄道事業が赤字で、災害復旧に要する費用が線区収入の1割以上」などの条件が付されている。これが適用されるのは、主に地方民鉄や過疎地の第三セクター鉄道である。本州のJR 3社は、「黒字」を理由に補助が適用されない。先ほどの名松線や只見線が未だに復旧しないのは、これが理由である。

第三セクターである三陸鉄道は、東日本大震災で約180億円という甚大な被害を受けた。従来の鉄道軌道整備法に基づく補助制度では、復旧・復興は非常に困難だったが、当時の民主党政府が国からの補助率を1/2に引き上げたので、残りを沿線自治体と岩手県が1/4ずつ特別交付税を充当し、復旧につながられた。

■拙速なBRTへの警鐘

JR気仙沼線・大船渡線の一部は、暫定復旧という名目でBRT(専用軌道を走るバスによる高速輸送システム)が導入された。地域公共交通活性化再生法により、LRTやBRTを整備する場合、国から整備費の1/3の補助金が支給される。しかし、これが鉄道の復旧・復興になるかは疑問が

ある。鉄道軌道整備法では国からの補助率が1/4しか支給されないが、LRTやBRTであれば国からの補助率が1/3に増えるため、各自治体の首長が公共交通に対する理解が無かったりすると、逆に鉄道廃止の方向に向かう危険性がある。

BRTは専用軌道を走るとはいえ最高速度は時速50kmで、行き違いのための運転停車もあるなどの問題があり、仙台―気仙沼間という都市間連絡の鉄道の代替には無理がある。これはLRTでも、輸送力が低くなるため無理である。

■信楽高原鐵道の例と改善が始まった補助制度

信楽高原鐵道は、2013年の台風による集中豪雨で川仙橋梁の橋脚1基と橋げた2本が流失した。ここはインフラを甲賀市が保有し、列車運行を信楽高原鐵道が行う上下分離経営のため、鉄道軌道整備法に基づく国からの支援が市(第三種鉄道事業者)には適用の前例がないことなどで、復旧が遅れた。

しかし、2013年4月から、地域鉄道を維持するための設備更新費を鉄道事業者へ補助する地方自治体に対し、総務省が地方交付税で支援する制度ができた。国土交通省は、鉄道事業者が鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政基盤が弱い地方自治体と共同で補助する際の補助率を、従来の1/3から1/2へ引き上げるなどの進歩が見られた。

信楽高原鐵道の場合、不通になって通学に支障をきたした県立信楽高校の生徒たちが復旧に向けて必死に寄付募金活動を始めた。衆議院議員も「鉄道を公共財産ととらえ、道路と同様に国の補助率を2/3に上げるべきだ」と指摘した。国の交通政策は公共交通よりも道路優先だ。結果的には鉄道軌道整備法が適用されたが、甲賀市が負担する復旧費の3/4は、総務省が地方交付税として支給する制度を活用することで95%が市に戻ることになった。

なお、上下分離経営は欧州では普及しており、列車運行を担う鉄道事業者は、インフラの維持管理費や固定資産税の支払いから解放されるため、経営状態は帳簿上ではよくなる。だが利用者を増やす有効な施策を打たないと、じり貧になる懸念がある。



講演会の一場面

■只見線、三江線の列車ダイヤ間引き問題

福島県の会津若松駅から新潟県魚沼市の小出駅までを結ぶJR東日本の只見線は、2011年7月の豪雨災害で会津坂下(ばんげ)～小出間が不通となり、会津川口～只見間は現在も復旧のめどが立たず、代行バスを運行している。会津若松～会津川口間の列車は1日6往復、只見～小出間は3往復しか運行されていないが、一方で、会津若松～会津坂下間を並行する道路は慢性的に渋滞している。私は、福島県や会津若松市に対し、会津若松～会津坂下間の60分間隔のダイヤを要求したことがある。行政のバックアップが必要だが、まだ動きがない。

JR西日本の三江線は、2013年8月の集中豪雨で江津(ごうつ)～浜原間の50kmが不通になったが、黒字のJRには補助金が出ない。そこで、存続に熱心な島根県や関係自治体が復旧費用を負担し、それにより運行が再開された。しかし、運行本数が極端に少ない超過疎路線で、間伐されていない山林が多く、落石対策、土砂対策なども行われておらず、土砂崩れの危険もある。ちなみに、2014年8月に起きた広島市の土砂災害も山林の間伐をしていなかったことが原因の人災である。

■只見線を復旧させるには

只見線の復旧には約85億円、工期は4年以上かかるとの試算を、平成25年にJR東日本が出したが、黒字企業のため復旧費補助制度金は支給されず、未だ復旧のめどが立たず、会津若松

市は只見線復旧復興寄付金を募っている。私は、復旧財源として宝くじの売り上げや、再生可能エネルギー固定価格買い取り制度を活用した太陽光、バイオマス、風力などによるエネルギーの売電料を充当してもよいのでは、と思う。再生可能エネルギーの普及は地方に雇用を創出することにもつながる。

また、今の運行は2～3時間に1本だが、通勤通学の需要が見込める会津若松～会津坂下間は、市と協力して60分ダイヤにするとよい。朝夕の慢性的な道路交通渋滞も改善できる。潜在需要と顕在需要の乖離が大きい地域は、心理学的な手法を用いて交通行動を変えていく対策が必要で、かつ有効だ。

ほかに、有人駅のホームや駅構内で地元の中高校生の音楽コンサートやアーティストによるイベントを開くのもよい。入場券や駅構内自販機の売り上げが伸び、駅周辺の活性化にもつながる。JR東日本には駅構内でコンサートを開催した実績がある。JR東日本、地元自治体、沿線住民の連携で活性化を模索してほしい。

■規制緩和の甚大な影響と公募社長の奮戦

2000年に鉄道事業法が改正され、事業参入に対する規制が免許制から許可制に緩和されたが、鉄道は初期投資が大きく、事業をやめた際に投資した費用が回収できないため、既存の事業者が廃止届を出したことによる代替という形で参入した事例を除けば、新規参入はほとんどない。一方、休廃止については許可制から届出制に規制緩和されたため、不採算路線の廃止が増えた。鉄道事業法改正以来700km近い鉄道が廃止された。今までのように事業者や行政任せでは地方鉄道は存続しない時代になった。地域住民の支援が必要である。

その中で、第三セクター鉄道の中には柔軟な発想力の民間人を社長として公募し、鉄道の存続と活性化を模索する動きも広がっている。千葉県のいすみ鉄道、茨城県のひたちなか海浜鉄道、秋田県の由利高原鉄道、山形県の山形鉄道、鳥取県の若桜鉄道など。公募社長は、グルメ列車、オリジナルグッズ開発、観光客誘致など攻めの経営を実施している。由利高原鉄道では財

政が苦しくても新車を導入し、女性客を増やすため駅舎やトイレも清潔感を重視している。特筆すべきは、公募社長の多くが列車の削減を行わず、60分間隔のダイヤを極力維持しようと努力していること。一定間隔で走る列車の存在は、人々に安心感と信頼をもたらす。バスでも同じでは、という人もいるが、バスでは待合室もトイレもなく、夜はどこにバス停があるかも見えない。寂しく不安であり、女性は特に安心して利用できない。

■交通権を明文化したフランスのLOTI法

フランスでは1982年に国内交通基本法（LOTI法）が制定された。LOTI法は何人も安全かつ低廉な価格で自由に移動し、移動手段を選択する権利を持つという、「交通権」を明文化した世界で唯一の法律である。進んでいるのは、公共交通施策の分野における地方自治体の権限、責務などを規定したことにある。フランス人は車も好きだが公共交通も大事にしている。

LOTI法は鉄道・道路・内陸水路・航空のすべての輸送を包含した総合交通法で、国内交通および交通政策の意義と任務を総合的かつ整合的に明確化した。各種交通手段の中で公共交通を優先し、交通政策の策定と実施については地方分権の推進を打ち出している。公共交通システムの維持・整備や費用負担など、国の果たすべき役割と責任も明確化している。

LOTI法成立後の1988年に、欧州議会で「歩行者の権利に関する欧州憲章」が採択された。そして1996年にLOTI法が改正され、「都市においては環境負荷の高い自動車の利用を減らし、徒歩、自転車、公共交通を強化する」という条文が盛り込まれた。同年には「大気およびエネルギーの合理的利用に関する1996年法」が施行され、大気汚染の度合いが指定された水準を超えた場合、県知事が公共交通を無料にできることになった。2000年に「都市連携再生法」が施行されると、自動車交通を抑制する代わりに公共交通・自転車・徒歩を優先させることが推進された。日本では未だに歩道の中に自転車レーンを作っているような状況で、これでは駐輪場と勘違いされてしまう。それゆえ非常に遅れてい

ると言える。

■欧米の交通税による公共交通の整備と維持

フランスなど欧州では、公共交通は運賃だけでは運行経費がまかなえず、補助金で損失補てんすることは常識で、運賃は政策として決められている。フランスでは都市交通の整備と運営には交通税が充当される。交通税は従業員を9人以上雇用するすべての事業者に課される。税率は0.55～2.0%であり、軌道系都市交通を整備する場合は税率が上がる。

ドイツでは1971年に「自治体交通財政援助法」が制定され、道路や公共交通機関の整備費に関して各州に鉱油税（ガソリン税のようなもの）から補助金を支給することが法定化された。クルマ社会の米国でも1991年に総合陸上交通効率化法が制定され、公共交通への予算の配分を増やした。財源は、1/2¢（セント）売上税である。総合陸上交通効率化法は、1998年には21世紀交通平等法、2005年には新交通最適化法へと発展している。イギリスでは2000年に交通法が制定された。このように世界は公共交通を見直す流れになってきている。

■日本の動き—交通基本法案の検討の動き

わが国では、2003年に開催された社会資本整備審議会における「都市再生ビジョン」の中で、ようやく「過度にクルマに依存した都市構造の是正」という理念が明記された。それまでは、道路建設が喫緊の課題とされていた。2007年10月には地域公共交通活性化再生法が施行された。さらに、野党時代の民主党は、社民党と共同で交通基本法案を提案した。ただし、当初提出した交通基本法案では、「交通権」の文字はなく、「移動に関する権利の明確化」と定めた「移動権」となっていた。移動とは単に人間や貨物を動かすことだが、交通には文化的なものや人と人とのコミュニケーションが含まれる。この違いは重要である。

ところが、2011年3月8日に民主党が単独で国会に上梓した「交通基本法案(政府案)」では、交通事業者から圧力でもあったのか、移動権に関する文言も消えていた。また、大災害が発生

した際の、必要な交通の確保および災害に対する安全性の向上、住民の避難と緊急輸送のため必要経路の確保という危機管理に関する条文は削除されていた。そして、この3日後に東日本大震災が発生したのだ。

そうした問題はあるが、物流に関しても環境負荷の少ない輸送手段への転換の必要性が明記されている点、まちづくりや観光立国の観点を明文化した点などは評価できる。

■日本の動き—交通政策基本法の成立とその課題

その後、野田内閣は2012年10月からガソリン1ℓあたり0.15円を課税する形で環境税を導入した。また、民主党は交通基本法案には各自治体に地域交通計画の策定の義務づけを検討しており、交通に関しては地方分権を進め、各自治体などに権限を譲渡したい考えではあった。

2013年11月に、鉄道や乗り合いバス、航空機、船舶など公共交通機関の維持や整備について基本理念を定めた「交通政策基本法」が衆議院本会議で与党などの賛成多数で可決成立した。この法律には、国を中心に災害時の交通機能の確保や国際競争力の強化に向けた物流網の整備を図ることが明記された（後者は土木産業の関与が気にはなるが）。交通施策の目標を定めた基本計画のほか、目標の達成状況や課題を整理した年次報告を作成することも盛り込まれた。

しかし、交通権・移動権に関する条文が盛り込まれていないこと、交通安全については1970年に成立した交通安全対策基本法に丸投げであることなど、課題がある。脱クルマ社会が世界的な流れであるにもかかわらず、クルマ優先時代の法律から進歩していない。生命の尊重は交通事故削減のために盛り込むことが不可欠だ。交通事故を減らすには、横断歩道や歩車分離信号の整備などのほか、クルマ社会の負の側面や事故遺族の悲しみも教育で伝え、自動車の台数自体を減らす必要がある。また、スローライフ交通も盛り込むべき。交通権、移動権が盛り込まれないなら、せめて優先順位を明記すべきだ。欧州では学校周辺の道路にはハンプを設けるなど歩行者保護の施策が進んでいるが、日本は未だにクルマの円滑走行ばかりにとらわれている。

表1：堀内氏が考える交通政策基本法に盛り込むべき項目

盛り込む項目	備考
交通権（移動権）または公共交通優先	水道・ガス・電気が敷設されている地域には義務付けたいが、無理ならば公共交通重視、利用する意思がある人を排除しない公共交通
事業者主体から利用者主体の法体系への転換	利用者の視点に立ち、利用しやすい公共交通へ
運輸連合の創設	ゾーン運賃の導入など、各事業者間の調整
災害などの危機管理	60年償還の建設国債の発行、JRも含めた大手民鉄に対する国の補助率を1/2に拡大、地方交付税による支援
生命の尊重	脱クルマ社会、歩行者優先などの優先順位の明確化、「スローライフ交通」
安全な交通サービスの提供	社会的な規制の強化（労働基準法・道路運送法の厳格化）
財源	自動車取得税・自動車重量税、環境税。増税した消費税の内の1%分を財源に公共交通の維持とサービス改善に充当する、宝くじの売り上げ

出典：堀内重人『地域で守ろう！鉄道・バス』学芸出版社、2012年1月、土居靖範『生活交通再生—住みつづけるための元気な足を確保する—』自治体研究社、2008年11月などを基に作成。

私が交通政策基本法に盛り込むべきと考える項目を表1に記した。備考3項目にあるゾーン運賃とは、一定ゾーン内ではどの公共交通を使っても運賃は一定という制度で、欧米では一般的なもの。乗継運賃などもかからず、公共交通の利用促進に大事な制度だ。日本では交通費が高く、職安にも行けないという人もいる。災害などの危機管理対策をもっと充実させる必要がある。日本は道路にばかり財源をつぎ込んできた。高速道路を1000円にしたとき要した費用は5000億円にもなる。6～7年前までは道路特定財源が年間で6兆円もあったが、その5%でも公共交通に充当すれば、低床式車両（路面電車や路線バス）の導入やバス停の改善、LRT整備、駅のエスカレーター設置など多くのことができる。

■コンパクトシティ構想の是非

クルマ社会になり、郊外に大型商業施設ができるなどして都心部が空洞化し、治安の悪化や商店街の衰退、高齢者の買い物難民増加などの問題が出てきた。人口が低密度で郊外へ分散するため、公共交通の経営が悪化し、路線バスは交通渋滞により定時運行ができない等の問題も

生じている。その解決策として出てきたのが、都心部に人口を密集させるコンパクトシティ構想だ。コンパクトシティを進めると新たな道路建設や上下水道の整備が抑えられ、都市部では地価高騰により自治体は固定資産税が増えるなどのメリットがあるとされるが、一方で過疎地の公共交通の衰退が懸念される。

よいモデル例は富山市。少子高齢化社会の到来を予想し、廃止が検討されていた富山港線をLRTとして再生し、富山地方鉄道の市内線を延伸する形で環状線化した。高齢者がクルマなしでも暮らせるように公共交通の便のよい中心部に高齢者用住宅を建設しているのがよい点。都心部への転居者には報奨金を出し、自宅を建てると建築費の補助もしている。公共交通を申、その周りに団子のようにまちづくりを行う。

コンパクトシティ構想では、都心部に高層ビルを作ることを提案する学者もいるが、高齢者用住宅は近所づき合いや災害時の避難などを考えると5階建て程度までがよい。また、僻地の人口減少が進んでいるが、郊外から僻地への居住者も増やすべき。山林の手入れなど国土保全の面でも重要で、農業・林業や地場産業を育成

して雇用創出をはかることが望まれる。

■新幹線と並行在来線の問題

今では新幹線を通して、80年代のように地方へ工場の誘致が進まなくなり、不況の影響もあり、逆に大都市に人が吸われていく懸念もある。観光客は増えても日帰り中心で客単価が減る。なにより新幹線開業による最大の問題は、赤字必至の並行在来線を地元出資の第三セクター鉄道が担わなくてはならない点にある。県境で会社が変わるため運賃が高くなり、輸送が分断される、地元の県や自治体が鉄道の損失を補填せざるを得ない、等の問題がある。たとえば北陸本線の金沢～直江津間は、石川県側はJRいしかわ鉄道、富山県側はあいの風とやま鉄道、新潟県側はえちごトキめき鉄道に移管された。

さらに重要な課題は、国民の生活物資を輸送する貨物列車については、全くと言っても過言ではないぐらい考慮されていないことにある。旅客輸送密度ではローカル線でも、貨物輸送においては幹線である。北陸本線も代替のない貨物輸送路だ。それを無視しているのは大問題だ。

並行在来線はインフラを各県が所有し、列車運行とインフラのメンテナンスはJRが担うのが望ましい。ローカル線や過疎地の路線バスの存続とサービス向上を図るには、通勤定期と通学定期の割引差額を国が文教予算などを活用して補助することも提案したい。そうしないと交通事業者は、利益率の低い通学定期券の利用者に対し、サービス改善を実施しない。運行本数の削減で、バイク通学が増えて事故が起こることを心配してスクールバスを出している地元もある。

■寝台夜行列車存続の重要性

新幹線開業で在来線優等列車も廃止されている。2015年3月に大阪～札幌間の寝台特急トワイライトエクスプレスも廃止されたが、理由は車両老化ではなく、北陸新幹線や第三セクターとの調整のためだ。寝台夜行列車存続問題は、趣味や娯楽の話とみる学者も多

いが、重要な存在意義がある。日本では寝台夜行定期列車は「サンライズ瀬戸・出雲」「急行はまなす」のみだが、諸外国では観光資源として大事にしている。北海道庁はその認識があり、札幌まで新幹線が開業したとしても北斗星・カシオペアの存続を望んでいる。並行在来線の道南いさりび鉄道の存続問題だけでなく、洞爺湖や登別温泉への観光客数の減少も懸念している。寝台夜行列車は並行在来線の存続・活性化に不可欠なものだ。人口減少社会を迎えるにあたり、交流人口の拡大を図る必要がある。新幹線は、速達性では優れているが、地方に富をもたらすのではなく、ストロー効果の方が顕在化している。交流人口を増やし、地方へ富を分配するには、寝台夜行列車が望ましいと言える。

トワイライトエクスプレスの廃止で、各第三セクター鉄道は約2億円程度の減収になる。「北斗星」「カシオペア」が廃止されると、IGRいわて銀河鉄道や青い森鉄道は、年間でそれぞれ4億円の減収になる。

JR東日本労組も寝台夜行列車の存続を支持している。廃止になると、転居を伴う転勤が生じる、寝台夜行列車に関わりたいという優秀な職員を採用しづらくなる、羽越本線・奥羽本線などの亜幹線の輸送密度が低下する、などの点を

表2 堀内氏の考える交通モードの優先順位

優先順位	交通モード	社会的役割と理由
1	障害者・高齢者	弱者を思いやる社会の実現
2	歩行者	クルマ社会からの脱却
3	鉄道・路線バス	路線バス、路面電車、鉄道を中心としたまちづくり
4	自転車	地球環境にやさしい交通手段、但し足の不自由な高齢者などは利用しづらい
5	タクシー	高齢化社会の到来を考慮してドアツードアの輸送が可能
6	トラック	経済活動を担う。但し極力鉄道や内航海運へモーダルシフト
7	自家用車	歩行者や公共交通を邪魔してはならない

出典：堀内重人『地域で守ろう！鉄道・バス』を一部修正の上で引用

危惧している。寝台夜行列車は、利用者に豊富な選択肢を提供するもので、「豊かな交通」を実現するためにも、なくてはならない。格安夜行高速バスもあるが、労働環境問題も影響して事故が多く、長時間乗車は乗客にとって疲労も大きい。

■交通モードの優先順位とクルマ社会からの脱却

表2は私の考える交通モードの優先順位である。弱者である障害者と高齢者、歩行者をまず優先。自転車はCO₂は少ないが足の悪い人や悪天候では乗れないので、鉄道やバスのほうを優先する。タクシーは、規制緩和以来長時間働いても収入が少なく、運転手のなり手が減っているが、年報酬を最低300万円保証して、8時間労働を遵守させるべきだ。

交通は、移動手段であるだけでなく、人々の心の交流を育み、文化を育むものである。クルマ・道路優先の現状から、人命と公共交通優先の社会への転換が必要である。



ムシトリナデシコ
(会員K・Tさんの絵)

「公共交通機関の税の減免の意見書」を 各政党に送付

林 裕之(世話人)

日本では、第二次世界大戦後の1949年におこなわれた税制改革で直接税中心主義に改められました。この税制の下、高度経済成長期には十分な租税収入を確保することができていました。しかし石油危機の後、経済成長率が下がり、税収が伸び悩むとともに、少子高齢化が進み始め、社会保障財源などを安定的に確保することが必要になり、1989年には3%の税率で間接税である消費税が導入されました。以来、徐々に税率が上げられ、今や消費税は日本の国税収入の中心になってきています。しかし消費税には逆進性があります。すなわち、所得の格差を考慮せずに一律に課税されるため、所得が低くなるほど所得に対する税の割合が高くなり、負担

が重くなります。そこで、2017年に税率が10%となる時点で、生活必需品に対する軽減税率を導入すべきであるという意見も出ています。ただ今のところ、公共交通機関については、この軽減税率の対象に加えるという意見はほとんど聞かれません。私は、自動車免許を持たない人やクルマを購入できない低所得者などの移動権を保障するとともに、より安全で持続可能な交通体系を構築するには公共交通機関の税の減免が必要不可欠であると考えます。そこで3月26日に以下の「公共交通機関の税の減免の意見書」を自民党、民主党、公明党、共産党、社民党、維新の党、次世代の党、生活の党に送付しました。

公共交通機関の税の減免についての意見書

平成27年(2015年)3月26日

各党 政策担当責任者 殿

クルマ社会を問い直す会 担当世話人 林 裕之

我が国では、平成26年(2014年)4月に消費税が8%に上げられましたが、平成29年(2017年)4月にはさらに10%に上げられることになっています。消費税は、水平的公平に税負担を求めることが出来ますが、所得に対する負担割合は逆進的となり、低所得者にとっては相対的により高い税率になるという問題があります。そこで人が生活していく上で不可欠で、低所得者も購入する食料品などの生活必需品に対する軽減税率の導入が議論されていますが、私たちは鉄道・バス・船舶などの公共交通機関を利用する場合の税を減免することを提案いたします。

公共交通機関を利用する場合の税を減免するべきであるとする理由は次の通りです。

(1)公共交通機関は生活に不可欠なサービスである

鉄道やバスなどの公共交通機関は、自動車を利用できない人(すなわち免許を取得できない小中高生などの若年層、一時的あるいは永続的に体に障害があり運動能力に不足がある

人々)や経済的制約などから自動車を利用できない事情がある人々が移動するためにはなくてはならないものです。また、自動車を利用できる人にとっても、公共交通機関は事故の危険性が少なく、より安全な移動手段として社会的に重要な存在です。高齢化が進み、自動車の運転が困難になっている人が増加(多くの自治体では高齢者に対して運転免許証の返納をすすめています)するとともに、学校の統廃合などにより、遠方に通学せざるをえない児童・生徒が少なくない現在ではよりその重要性は増大していると考えられます。すなわち公共交通機関は、食料品が生活必需品であるのと同様に、人々の生活に必要不可欠で重要な基礎的サービスなのです。このような基礎的サービスについては、利用者の負担を軽減するために税を減免する必要があると考えます。

実際に、公共交通機関が国民にとって不可欠なサービスであるという認識が一般的となっているヨーロッパの国々では、早くから公共交通機関に対して税の減免を適用しています。たとえば、イギリスでは0% (標準税率17.5%)、フランスでは5.5% (標準税率19.6%)、ドイツでは7% (標準税率19%)、デンマーク0% (標準税率25%)です。

(2)地球温暖化対策

近年、温室効果ガスの排出の増加が続くとともに地球温暖化が急速に進んでいます。IPCC (気候変動に関する政府間パネル)は、温暖化による環境の激変を避けるには、2050年までに温室効果ガスの排出量を40%~70%減らさなければならないとしています。特に今年は、年末にパリで気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)が開催される予定ですが、これは京都議定書の次を形作る大きな節目の会議になるといわれています。そして日本を含むすべての国が温室効果ガスの削減目標を設定し公表することになっています。日本は国際社会でイニシアティブを発揮するためには意欲的な削減目標を設定し、具体的な行動を起こさなければなりません。まず国全体の二酸化炭素排出量の2割弱を占める運輸部門からの一層の削減を進める必要があります。そこで、温室効果ガスの排出の多い自動車から、それがより少ない公共交通機関へのモーダルシフトを少しでも進めることが必要であり、公共交通機関への税の減免はその一助となると考えます。

自動車は日本の運輸部門からの二酸化炭素排出量の約9割を占めています。また1人が1km移動する際に排出される二酸化炭素量は、自家用自動車と比べて鉄道は約8分の1、バスは約3分の1です。「地球温暖化対策の推進に関する法律」及び「交通政策基本法」でも「公共交通機関の利用者の利便の増進」が定められています。

80歳をすぎている夫の「アシ」は自転車です。郊外の家庭菜園へも荷台に荷物を積んで自転車で行きます。その他買い物、遠出も自転車利用が多いです。片道8km位の所もスイスイ自転車で出かけます(ここ2、3年電動自転車を使っています)。「自転車は基本的には車道に行くもの」という決まりがあります。しかし「大型トラックにまじって自転車は車道を行きなさい」、これは危険すぎます。我が家の近くの潮来街道でも大型車に巻き込まれて自転車利用の人が亡くなる事故が発生しています。大クルマ社会の中を夫が出かけて行くのがいつも気がかりでした。

「歩行者と自転車が共に進める」〈自転車及び歩行者専用〉の青地の丸型の道路標識(右図参照)の存在に私たちが気づいたのは不覚にもごく最近のこと。

市警察の交通課を訪ね、いろいろ話を聞きました。この標識は1970年代に全国で設置され始めたそうです。わが市にもその場所に設置され、その数は年々増え続け、今に至っているとのこと。市内をめぐりながらあちこちでこの「自転車も歩道をどうぞ」という標識を見かけます。大クルマ社会の中で自転車を守ろうとする優しい感じのこの標識にホッとする思いです。整備された郊外の広めの歩道のみならず、町なかのやや狭い歩道にも田んぼの中の一



本道にもこの標識は発見できます(何十年も前に設置された標識を今ごろ喜んでいる世間知らずの私たちをお許してください)。

娘がその昔通った市内のA高校に電話を入れ、生徒指導主任のB先生に話を聞きました。B先生はクルマ通勤で、この標識はちらっと目にすることがあるそうです。生徒の6～7割は自転車通学だということです。特に生徒間でこの標識について話題になることはないが、この標識の存在に気づき恩恵を受けているだろう、と言われていました。A高校ではここ数年、自転車通学の生徒の交通事故は皆無とのことで喜ばしいことと思います。

一方、歩行者は自転車より一層弱者です。自転車は歩行者がいる場合は、スピードを出さず又、場合によっては自転車を降りて進むなどの考慮も大事という警察の指導はその通りです。私も夫も知らなかったのですが、「共にすすむ」の標識がなくても70歳以上の高齢者、及び13歳未満の子どもは歩道を自転車で行ってよいとのこと。「自転車は私たちの足」——これはこの“会”のスローガンのひとつです。自転車利用者の命が守られる交通行政が大事です。もうひとつのスローガン「安全に道を歩きたい」——歩行者を守る道路行政も大事であることは書かずとも当然ですが。

自転車や徒歩で行けるところは「クルマを足」と思わず可能な限り安易なクルマ利用はやめましょう、と今回も提言したいと思います。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

今回私が居住する愛知県内では6市町の首長選と34市町村の議会議員選挙が実施されたが、クルマ社会の問題がどのように扱われたのか、争点となった田原市長選挙と地元の安城市議会議員選挙を振り返ってみた。

田原市は渥美半島の大部分を占め、農業や水産業などの第一次産業が盛んで、市町村別農業産出額は全国1位、工業もトヨタ自動車の大工場があり非常に豊かと思われている土地柄だが、最近は経営難や高齢化で棄農者が増え始めるという問題が指摘されている。また市の東部に位置する中心市街地を除いて交通網が貧弱なのも問題となっており、本当に豊かなのかとの声もある。今回の選挙では現職の引退を受け、市内の主要な組織の支援を受けたA氏、一にも二にも道路をと言うB氏、全く新しい構想でのバス路線を引くとしたC氏の新人3人の争いとなった。クルマ社会の問題が争点となったことと、私自身仕事で非常に関係が深かった市の選挙だったので関心を持った。大方の予想ではA氏が有力とのことだったが、結局B氏が競り勝った。C氏は独自の農業経営スタイルを貫き全国的にも名が知られ、かなり具体的な構想を提言していたので期待が大きかったが、得票はA、B両氏の半分にも満たなかった。新聞報道では、市民活動の勝利といった評価もあったが、私は、「道路さえ整備すれば豊かになれるという信仰の強さ」と、「投票行動と政策的な優劣、整合性に関連はない」ということを思い知った結果であった。

一方地元の安城市議会議員選挙(定数28)では、

少しでもクルマ社会に関連する政策を掲げていた候補者は全33候補のうち8候補だった。この8候補のうち幹線道路の整備等クルマ社会推進の政策を掲げていた候補は2候補あったが、何れもクルマ以外の地域交通の政策も併せて掲げており、クルマ一辺倒の政策を掲げている候補者は皆無だった。選挙公報の記述だけでは政策に対する本気度はどの程度か測りかねるが、ほとんどの候補がクルマのための道路網整備を掲げていた高度成長期と比べ隔世の感がある。

しかし、15年度予算を見てみると新規重点事業は、燃料電池車導入や水素ステーション整備への補助など、市民生活とは程遠く、クルマ社会を強化推進する内容となっている。このことからクルマ社会の本質を見抜いている職員や議員は、非常に少数であるといえる。

今回の選挙は非常に低調で、報道によると全国的にも投票率は過去最低を記録したようである。私の地元でも、選択の手掛かりとなるのは新聞報道と各戸配布の選挙公報だけという状況で、選挙戦は相変わらずの連呼一本槍、政策論議はほとんどなかった。自治体の長や議員が現行制度で選ばれるようになって68年も経つが進歩どころか後退の一途、政策的考察も不十分なまま、「独り善がりなスローガンを高らかに叫ぶ」だけというタイプが全国的に多くなっているとも感じ、気がかりである。道のりは険しいが、とにかくわれわれ市民が現実をしっかりと見据え、考えながら行動するしか手段はない。

(愛知県安城市在住)

私たち夫婦が管理している古民家がある米沢市はもともと豪雪地帯であるが、特に昨年12月から今年にかけての冬は、古老たちも驚くほどの豪雪に見舞われた。それゆえ道路の除雪費も市の財政をかなり圧迫している。そして雪捨て場がかなりの汚染源となっているはずなのであるが、これを警戒する声は不思議なほど聞こえてこない。

3枚の写真についてであるが、最初の一枚目は米沢市郊外の松川(最上川上流)河川敷内の「黒富士」、二枚目は山形市内の舗装された遊歩道。三枚目は道路の路肩に堆積された雪塊の汚れが幾層にもなっている様子である。

まずは「黒富士」をご覧ください。これはいわば美貌がイメージの「雪女」の正体である。つまり純白の肌のはずの雪女の化けの皮が剥がされればドス黒く変身するのだ。この富士山の形に見えるのは米沢市内各地の路上から運ばれた雪が河川敷に積み重ねられてできたため、その高さは10メートルほどにもなる。

むろん運ばれたばかりの時はほぼ真っ白だが、2～3日もすれば汚れが現れてくる。それで理系の人士にその汚れの実体が何かを尋ねてみた。答えは泥ではないかということとであったが、その泥の内容についての詳細の説明はなかった。

現代では公的に除雪される道路の大半は舗装されているから、通常は泥まみれ土まみれではない。確かに農地や建設現場に出入りするクル

マのタイヤに付着した土が舗装道路に撒かれることもある。だが、雪に含まれた泥の実体の多くは「クルマ社会」起因のものではないか。まず、排ガスに含まれるPM類や酸化物などの微粒子が大気に漂い、やがて路上に降下するが、雨天や降雪の時は雨や雪に包まれて降下し、地上に堆積する。また、疾走するクルマによりタイヤとアスファルトの双方が摩滅して粉塵となってやがて路上に降下する。むろん、その他工場排煙内の微粒子や樹木の枯葉等が微細に分解してできた粉塵もあるだろう。でも、やはりクルマからの排ガスやタイヤ、アスファルト起因の微粒子がかなり多いのではないだろうか。また、わずかながらも福島のとくに山脈越しに飛来した放射性物質も混入しているであろう。

二枚目の舗装された遊歩道の写真を見れば、雪に含まれる汚れが決して農地等の土でないことがわかる。この遊歩道上に堆積した雪は除雪車やダンプで運ばれた雪ではなく、単純な積雪でしかない。だから雪に包まれた汚れた微粒子群が路面に付着して汚れが落ちないままになっている。比較的汚れていない部分はスコップ等の人力による除雪で歩行者が歩き易くなった所である。こうして黒いゾーンと白いゾーンが形成されている。

幹線道路沿いの路肩には雪捨て場まで運びきれなかった雪に含まれる微粒子が汚泥となって



「黒富士」



舗装された遊歩道

残り、春になると乾燥すれば微細な土となって風に飛ばされて再び大気中に浮遊する。再び雨や雪になれば、また路上に降下する。

それにしても、黒富士や遊歩道上のシミのどす黒さの実体を分析した調査機関はないのだろうか。また、健康に害を及ぼしてはいないのだろうか。

世には「目に見えず臭わない」放射性物質を怖れる人は多い。だが、これほどまでに「目に見え臭いもする」雪の汚れを気にする人はどうも稀であるようだ。セシウム等による被害とは比較すべくもないと断言できるのか。これではまさに、目に見える汚染が目に見えない放射性物質に隠蔽されているかのようだ。

(山形県山形市在住)



道路の路肩に堆積された雪塊の
汚れが幾層にもなっている様子

2015年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

◇ 近所の幼稚園の行事の際、付近の道路は路上駐車の手一杯。幼稚園がどのような指示をしているかわかりませんが、一向に改善する様子は見られません。当然、子どもたちにも、これらの大人の行動は引き継がれることでしょう。かくして「クルマ中心社会」は、ますます繁栄することになります。社会の成熟にはまだまだ時間が必要なようです。それとも幻想でしょうか。

◇ なかなか具体的な活動に参加出来ていませんが、会の活動は、相変わらず多く発生している交通事故を初めとしたクルマ社会の問題に対して、改善を求める重要なものになっていると思います。今後何か地元で活動に参加出来ることがあれば、参加したいと思います。

◇ クルマ中心の社会から徒歩・自転車と公共交通機関中心の社会へと変えていくために努力しましょう。

◇ 毎回、充実した会報、ありがとうございます。周りの人とクルマ社会の話をするうえでも役立っています。

◇ 最近の度重なる交差点での子供たちの轢死

事故の現場を映像で見て、こんな恐ろしい交差点を子ども達が渡っていることに衝撃を受けました。分離信号を訴えてこられた長谷さんがすぐ現場に向かわれる事にも胸が詰まります。会の原点に立ち返る時と思います。

◇ いつも有難うございます。クルマ優先社会に何の疑問も抱かない人達が大勢を占めると思います。だからこそ声を上げていかなければ。

◇ なかなか時間がとれず読むだけ会員となっていますが、何とか追随していきたいと思います。

◇ 本来なら加盟させて頂いただけでなく、積極的に活動に参加したいのですが、なかなか思うようにいかず申し訳ありません。ツイッターやフェイスブック等で今後、会の活動を支援したり、自治会等で考えを広めていこうと思っています。これからはクルマの時代ではないと思っています。こういう考えを持つのは私だけではないと思います。そういう方々の受け皿として存続してくれて私は救われました。今後も宜しくお願い申し上げます。

◇ 会のますますの発展を祈っております。

◇ 会の様子が盛り上がってきているようで、うれしく思っております。この調子で今年もがんばりましょう。

◇ 応援しています。

◇ 会報の発行、内容の充実、継続した運営のご苦勞、御努力に敬意を払っています。活動の主旨や目ざす社会の方向性が、もっと多くの人に伝わる方法を考えないといけないですね。

◇ いつも貴重な活動にとりくんで下さりありがとうございます。丁寧で地道なとりくみに頭が下がる思いがしております。

◇ お世話になっております。大変ですが、継続していかなくてはならない課題と思います。今後も被害当事者(遺族)として発信していきます。

◇ クルマ交通量を減らしてほしいと常日頃から思っています。旅はクルマより、鉄道はじめ公共交通機関を利用して行きましょう。会員のみなさん、東北の鉄道に乗りに行つて!!

◇ 生活の中でほとんどの行動は、徒歩、自転車、バス、列車です。あまり困ることはありません。あるとすれば、バス、列車の便数が少なくなったことです。車のスピードも何とかしてほしいです(何故急ぐ人生を)。

◇ いつもニュースレターを読んで、クルマというのりものの原点に立ちかえるよう心がけています。ありがとうございます。

◇ 何もできませんが、せめてもと思い、岡山の町へ出かける時はバスで出掛ける様にしています。

◇ 先天性四肢障害者父母の会が世に送り出した絵本『さっちゃんのまほうのて』のような、会としてのメッセージを込めた絵本を出すことを企画してみたいかたがででしょう。

◇ アクセルとブレーキの踏み間違い事故を考える。メーカーは何も対策してない現状を会員に知らせたい。国も同様です。

◇ クルマ優先社会の問題を総合的に考え、全国の地域運動と情報交換し、連携する殆ど唯一の大切な会です。長期的な構えをとって、これからもねばり強く運動を続けてください。

◇ いつもお世話になります。活動に参加できなくて申し訳ありません。自分としては車を持たず、公共交通や自転車で移動しています。

◇ ごくろうさまです。小さな会ですが、大事な会だと思えます。会報79号から「クルマ社会」に対する各政党の見解がわかります。大クルマ社会の中にあっても一人ひとりが「おかしい」と思うことには声をあげていきたいと思えます。

◇ 現代社会は時流に沿って活動するので足元(した)から崩壊する危険がある。誰彼ではなく第三者の意見観察を参考にして最大適切な判断と品質管理(例)的な考究で事案の処理・対策をするべきと思われる。特に地球環境の劣化と人心の荒廃は人間のみならず、生活地盤の不安定化を招くことになる。特に構造物の長期保存を中心に物質中心社会は維持管理は困難、先細り、原料の確保、公害発生の増加、抑止策の行き止り、地域の消滅に至る。

◇ 残念ですが高齢による下脚動脈硬化の為欠席致します。お送り戴きましたクルマ社会を問い直す会2015年度活動計画案にての新年度の重点テーマはまことに当を得たものです。又御担当下さいます方々の今後の御苦勞を察しますと敬服致します。今後の御尽力をお願い致します。

◇ 昨年、地元のシニアクラブの推薦を受け「横浜市交通安全シルバリーダー」になりました。歩車分離信号の普及に向け、地域で広報活動をさせて頂きたいと思えます。

◇ 幽霊会員が言うのは気が引ける場所ですが……「財政逼迫」としばしばありますが、予・決算を見ると全体の3分の1の額が繰越になっています。矛盾しているようにも思えるのですが如何でしょう。(会報でカンタンでいいのでお答え有るとうれしいですが。)

→会の収支は実際のところ逼迫しています。一部会員の大口の寄付によってなんとか埋め合わせているというのが実体です。寄付には、カンパという形をとるものと、会費を複数口納入するという形をとるものと二種類あります。(会計より)

世話人からのメッセージ

榊原茂典(代表兼会報・再任) (東京都杉並区在住)
メッセージは23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25ページ「事務局より」

杉田正明(メーリングリスト管理・再任)

7年間務めさせていただいた会代表を降板しました。引き続き世話人を続け、新代表を支えたいと思います。東京月例ミーティングの担当を続けますので、その際皆さんと意見交換・情報交換できることを楽しみにします。

(千葉県松戸市在住)

富田悦哉(会報作成・新任)

今年度から世話人になりました。よろしくお願いいたします。

私は現在体に障害があって活動に制限がありますが、インターネットなど利用できるものを活用して、できることをやるという姿勢で努めてまいります。

会員のみなさんの「こんなことをしたい」を実現していくお手伝いができれば幸いです。

ご意見・ご提案を歓迎いたします。

(東京都世田谷区在住)

青木 勝(会計兼名簿管理・再任)

今年も会計をすることになりました、大阪の青木です。皆様からの会費・寄付ありがとうございます。引き続き、皆様のご支援お願いいたします。

(大阪府大阪市在住)

杉田久美子(会報発送・再任)

世話人とは名ばかりですが、今年度も発送担当を担わせて頂きます。懸念だった代表交代が実現しました。榊原代表のスタンスの元、新しい視点で議論、情報交換、実践行動が生まれることでしょう。船橋市では駐車のために歩道を斜めに切り下げて、歩行者やベビーカーにとって、危険で歩きにくくなっている歩道の調査・点検が

昨年度実施され、今年度から切り下げ部分を平に修復する工事が始まったと聞きました。小さな一歩ですが、全国で広まるとよいと思いました。高齢になった歩行者、自転車利用者として、身近な不合理、不都合を行政や地元の議員に届けることをしていきたいと思います。

(千葉県松戸市在住)

高橋大一郎(再任)

世話人としての役割をきちんと果たせていない事が反省点ですが、会の活動としては引き続き、自転車市民権の確立に取り組んでいきたいです。

具体的には、好評頂いている『自転車ルール教本』を使って、自転車教育を担って下さる仲間を増やしていきたいです。

(埼玉県戸田市在住)

佐藤清志(渉外・再任)

昨年に引き続き、世話人をお引き受けしました東京都品川区在住の佐藤清志です。昨年は世話人としてのこれといった役目を何も果たせずの一年になってしまい、反省しているところで

そんな中、昨年末より現在に至るまでに都内で児童が犠牲になるトラック被害が相次いでいることもあり、同じく交通被害で子供を亡くした親の一人として今こそ手を打たねばと関係機関にもご相談しているところです。

是非とも皆様のお力も頂きながら、この流れを変えていきたいと思っております。今年度もどうぞよろしくお願い致します。

(東京都品川区在住)

林 裕之(会報作成・再任)

私は昨年下関市長府に転居しました。オフィスや工場の多い長府では、たくさんのマンションや一戸建て住宅が建てられています。その広告チラシも毎日のように新聞等に折り込まれていますが、その中でよくセールスポイントの一

つとして書かれていることは駐車場が完備しているということです。実際マンション敷地内には必ずといっていいほど大きな駐車場が造られています。しかしこの駐車場は大きな環境破壊であると思います。舗装された駐車場が造られることで緑地は削られ、雨水は地中に浸透しなくなります。また舗装に使われるアスファルトはヒートアイランド現象を促進します。

確かに以前に比べればクルマの安全性は向上し、一台あたりの二酸化炭素の排出も減りました。

た。しかしそれでクルマの問題が解決したわけではありません。昨年も一年間に4000人以上の人がクルマの犠牲になり、クルマはなお多くの汚染物質を排出しています。また、クルマが増えることにより、道路や駐車場も増え、そのことにより自然環境が大きく破壊されるからです。

微力ですがクルマ乱用社会を少しでも変えるため今年も世話人をさせていただきます。よろしくお願いします。（山口県下関市在住）

地域活動連絡係からのメッセージ

足立礼子(会報作成・新任)

昨年まで世話人をしてきましたが、今年度は地域活動連絡係として会の活動に関わらせていただきます。運転免許の問題、歩車分離信号の推進などで、できる活動をしていきたいと思っています。

日本の食糧・エネルギーの問題を考えると、強く感じるのは、元々少ない国土面積の中で、食糧・エネルギー生産の可能な希少な土地、1億の民の生存を支える命綱ともいえるべき土地を生かしてきていない(もちろんそこで生産を紡ぐ人間も育くまれていない)という現状への疑問、危機感です。生物としての人の暮らしのあり方をふまえての望ましい交通とは……？ そうしたこともぼちぼちと考えていきたいと思っています。ご教示をよろしくお願いいたします。

（東京都三鷹市在住）

木村利雄(継続)

クルマ社会を問い直す会の活動は15年度から21年目に入ります。私は会発足時から会員として、また、02年度から07年度までは世話人、08年度からは地域活動連絡係として現在に至って

います。今年度も継続させていただきます。大した活動をしているわけではありませんが、「クルマ社会を問い直す」熱意だけは、誰にも劣らないと自負しており、「会のめざすもの」を基本として日常生活を送ることが、最大の活動だと思っています。

クルマ依存・優先の社会は、会発足時から改善傾向にあるとはとても言い難い状況ですが、私の生活範囲に限定すれば、鉄道の利便性向上、コミュニティバスシステムの確立、自転車走行環境の改善等、会のめざすものが実現した部分もあります。また、以前はほとんど意識されていなかった地域交通の問題が行政の重要課題となり、私の住む市を始め多くの自治体で専任の職員が配置されるようになりました。性急に問題を解決しようと思ってもなかなか事は進みません。今後もジグザグしながら進んでいくものと思われます。クルマ社会の問題だけではなく、現在の社会には対話や熟議といったものが著しく欠けています。会の活動も常に対話と熟議を心がけたいと思いますので気軽に声をかけていただきたいと思います。（愛知県安城市在住）

4月19日の世話人会議で皆様から就任要請を受け、新しく代表をお引き受けすることとなりました。よろしくお願い申し上げます。

私個人としてはこの会に参加してまだ2年しか経っておらず、会の活動に関する知識と経験が不足ですし、また道路交通の分野における学識経験並びにその分野の人脈も乏しいことから、とても無理であると固辞したのですが、世話人の皆様に私の至らぬところをバックアップして頂けるという条件で、熟慮の上お受けすることにしました。

私のクルマ社会に対する問題意識の芽生えは古く昭和40年代に遡ります。当時はマイカーブームのはしりで街中に乗用車が溢れかえった時期でした。道路は狭く、未舗装のところも多く、信号、横断歩道も少なく、そのくせクルマは我が物顔にスピードを出して走り回り、交通ルール無視による交通事故件数はうなぎ登りで年間一万五千人の死者を出したのも、環七光化学スモッグ公害が起きたのもこの頃でした。

こんなに都市の道路が貧弱なのに何でクルマの通行を制限しないのだろうかというのが私の最初の素朴な疑問でした。その中でも一番気になったのが駐車違反です。当時は街中に有料駐車場なんか殆どありません。それなのにクルマはどんどん増えたのです。だから皆道路に違反承知で勝手に駐車します。ところが我が国の道路は狭く、駐車をすれば当然クルマと歩行者の通行の障害になります。その上運転者は他人の玄関の前、店舗の前に辺り構わず駐車していました。しかも駐車した本人は、当然の権利のごとく他人の迷惑なんか全く意に介さないのです。警察も見ぬふりをして積極的な取り締まりはしませんでした。これらの状況を見て、クルマは人の良心を知らず知らずのうちに蝕んでいくのだと強く感じました。そんなとき湯川利和先生の「マイカー亡国論」に出会いました。この著作を読んでこのままクルマを増やす政策を続けていけば都市は地獄になると確信しました。これが私のクルマ社会に対する問題意識を抱いた

原点です。

しかしクルマ社会信奉者はしたたかでした。その後50年余り、道路建設は国内津々浦々に進み、美しい緑がどんどん切り倒され無機質なコンクリートで景観は破壊されていきました。変わり果てた山河を見るにつけこれでいいのかという疑問は大きくなるばかりでした。静かだった山村がクルマの騒音に四六時中さらされ、道路際の住宅は振動に苦しみ、排気ガスで窓も開けられなくなりました。都市もクルマ社会に合わせてスクラップアンドビルドが繰り返されてきました。日本の随所で住み心地の良い人の生活サイズに出来上がっていた都市が、道路と背の高いビルだけが目立つクルマサイズの大味な都市に変貌してしまいました。

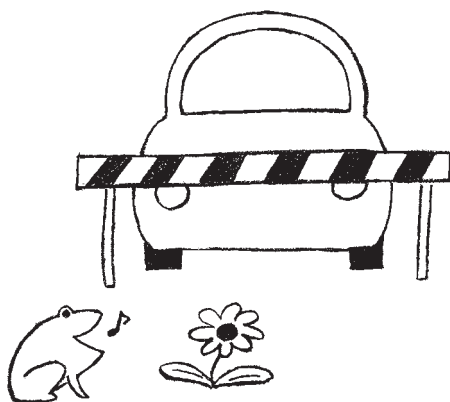
私は、とにかく自分の人生経験から、あらゆる観点から見て、我が国にはクルマ社会が向いていないと思っています。それなのに我が国はクルマ社会を強引に拡大してきて、もはや戻りようのないところまで来てしまっています。このまま放置しておいて良いのだろうか。いや放置しておきたくない。とすればクルマ社会に代わる社会はどういう社会か、クルマに代わる交通手段、その代案には何があるか。それを皆さんと考えていきたいと思います。大都市生活の方、地方に生活されている方、どんどんアイデアを出して、発言をしてもらいたいと思います。この会からクルマ社会に代わる別の社会の姿を世の中に提案できることを期待したいと思います。

もう一つ、この会だからできる活動としてクルマの危険性に対する啓蒙活動があると思います。クルマの危険性は利便性という美名のもとに意図的に隠されてきました。私は人の体重の何十倍もの重量を持ち、人の走る速さの数倍ものスピードで走れるクルマという機械の動作が、人の五感と身体能力による操縦に頼っており、その操縦機構も手回しハンドルと足踏みアクセル、足踏みブレーキという極めて原始的な仕掛けのままであることと、システムとして歩行者とク

クルマが同じ道路という平面を共有しているところに最大の危険性が潜んでいると思っています。驚くべきことに、人は必ず過ちを犯すことが分かっているのに、このクルマと道路のシステム概念は明治時代以来全く変わっていません。長い間、操縦ミスは全て運転者の個人の責任とされてきました。クルマ擁護者は、注意しさえすれば危険は無い。注意して扱えば危ない機械ではないと言い続けてきました。しかし、戦後だけでも交通事故死者数は累計60万人にもなるのです。これが本当に安全な機械なののでしょうか。注意しさえすれば事故を起こさないのでしょうか。高齢化社会が進行する我が国で本当にクルマは安全だと思っていて良いのでしょうか。交通事故を防ぐ対策は3Eだと言われています。3EとはEducation、Engineering、Enforcement、だそうです。つまり、安全教育、安全な施設、指導取り締まりの三要素です。でもこれらは全て現在のクルマの構造と道路交通システムを前提としたものです。本質的なところに危険性がある事を隠し、無理矢理別の方向に対策をすり替えているのです。私は、このクルマの本質的な

危険性をもっともっと世の中に知らしめていくことが必要だと考えています。最近衝突予防装置の組み込まれたクルマが増えてきました。これはクルマの発明以来、初めての画期的なことです。ですが、まだまだ大多数のクルマユーザーたちに浸透しているとは言えません。この会では、クルマによる交通事故が現実には多数ある以上、クルマの本質的な危険性を世の中に訴えて社会通念を変えていく必要があると考えています。行政に対する改善要求は勿論、SNSなどITの力を利用して、どんどん世間に発信していきたいと考えています。

以上、成り立ての代表としていま脳裏にあることを書いてみました。この会の良さは、会員の皆様が自由に発言し活動できることだと思います。こうした方が良い、ここが違うのではないかなというようなご意見がありましたら、是非遠慮無く発言してくださることを期待しております。世の中の常識も技術もどんどん動いて変わっています。この会が問題意識を失うことなく柔軟に変化していくことも大切だと思っています。



米国カリフォルニア州は4年間にもわたる歴史的な旱魃に晒されている。州知事は25%の節水令を出した。カリフォルニア州はシエラ・ネバダ山脈の雪解け水に依存しているが、降雪量が減少している。積雪も温暖化のせいか、融けるのが早くなる傾向にあるとのことである。農家は地下水への依存を強め、その結果、地下水の水位も低下している。また環境への負荷の大きい、海水淡水化プラントを建設する動きも出ている。

アメリカでは野菜と果物の全収穫量の約半分がカリフォルニア州で生産されているという。ところが地球温暖化は、果実の王国であったはずのカリフォルニアを不毛の地に変えつつあるようだ。世界の食糧供給に、いささかの不安を感じさせずにはおかない事象である。

米国はTPP交渉で、日本にさらなる米の輸入を迫っている。しかし、米国は長期的に米の輸出を続けられるのであろうか。米の輸入によって日本国内の米の生産量が減った後に、米国が旱魃などの自然条件により米の輸出ができなくなったら、日本の食糧供給はどうなるのであろうか。

地球温暖化は、また別の形でも人類に襲い掛かり始めている。

2013年11月、フィリピンのレイテ島に上陸した台風は、秒速60m以上の暴風で、死者6000人以上の被害を出した。

2015年3月には、南太平洋の島国バヌアツで大型サイクロン「パム」が襲った。首都ポートビラでの最大瞬間風速は約85メートルを記録したという。恐るべき暴風である。バヌアツでは建造物の半分以上の屋根が吹き飛ばされ、人口26万6000人のうち約3割が家を失った。

日本の東日本大震災による津波は未曾有の被害をもたらした。とはいえ、地震は何十年に一度のことで、毎年ではない。津波対策として高台に住んだり、地震が起きたら直ぐに逃げられる対策を講じるなど、まだ方法はある。

ところがサイクロンは季節現象として毎年やってくるものである。バヌアツは、地球温暖化による海面上昇の影響を案じている標高の低い島国である。バヌアツには移転先となる高台など存在しない。存在するのならそもそも海面上昇をそれほど危惧することもなかったであろう。

バヌアツの人々は来年にも再び同じようなサイクロンが襲ってくるかも知れないと考えながら、家などの再建をしなくてはならないのである。その絶望的な状況に思いを馳せる必要がある。

日本でも近年、襲ってくる台風が強度を増しつつある。また、台風ではなく、竜巻という別の形での風害も恐怖の対象となっている。

地球温暖化は、暴風という想定していなかった形で人間に対して牙を剥き始めた。

このように地球温暖化は、人類に対して具体的な困難を突き付け始めているのであるが、安倍政権の温暖化対策は、このような現実をまったく見ようともしていないかの如くである。

2015年4月30日、中央環境審議会と産業構造審議会の合同会合において提示された「日本の約束草案要綱(案)」は、「2030年度に2013年度比26.0%削減」という、排出量が増大した後の2013年度を基準にするという姑息な手を使い、1990年度比では18%削減に過ぎない甘い目標を掲げた。

安倍内閣は日本の平和と民主主義を破壊する戦後最悪の政権であるが、原発の再稼動にも表れているように、エネルギー、環境政策においてもまったく後ろ向きである。

さて、クルマ社会を問い直す会は、今年度も無事総会を終え、翌日の世話人会において、代表が交代しました。これまで長年代表を務められ、多大な貢献のあった杉田正明さんに代わり、現在ブログなどで最も活発に情報発信を続けている榊原茂典さんが新しい代表となりました。新代表とともにクルマ社会を問い直す会の新しい方向性を摸索していきたいと思っています。

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。役員の実選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報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。



クルマ社会が作り上げた東京の悲しい現実。マイホームはクルマのためにあるのでしょうか。(東京都杉並区の光景[撮影と文 榊原茂典さん])

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。

2015年4月1日から2015年4月24日までの会費・寄付払込者は52個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。

ぜひとも、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いたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、(別紙名簿)青木までご連絡ください。

公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させていただく(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あります)

★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(地域活動連絡係 E-mail reiada@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～

《7/25(土)、8/22(土)、9/26(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4月27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。)

■ブログとFacebookのご案内

有志会員がブログ「脱クルマフォーラム」とFacebookページを開設しました。詳細は3ページをご覧ください。

■「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9月下旬

●原稿締切り：7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いたします。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