クルマ社会を問い直す 第23号

2001年3月31日発行（年４回発行）一部400円（送料含）
http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk　　mail:kstnk@clubaa.com

発行：クルマ社会を問い直す会
〒234-0051 横浜市港南区日野9-1-9（高梨方）
TEL/FAX 045-844-9944
編集：足立礼子・齊藤基雄
入力・校正：山室真澄・藤本真一
郵便振替口座：00140-7-39161

公共交通、自転車は私たちの足

列車の中で焼肉。鉄道の楽しみは拡大中。
（関連記事p17　中里俊之さん撮影）

安全に道を歩きたい

青信号で横断中の歩行者が右・左折車に轢かれる例は多い。分離信号の必要性が認められつつある。
（八王子市上川橋交差点　関連記事p30　長谷智喜さん撮影）

クルマ優先でなく人優先の社会へ

道路の一部を隆起させるハンプは、スピードの出しすぎを抑制する効果がある。
国もようやく推進の方向に…。
（関連記事p29　杉田聡さん撮影）

目　次

倉吉市で講演・学習会・写真展等の開催（大嘉徳男）……2
シンポジウム「首都圏におけるLRT導入の可能性」（赤壁毅彦）…3
真の交通教育をつくる「交通教育研究会」（前田敏章）……4
飲酒運転撲滅への戦い（井上保孝・郁美）……6
100万人署名で東京大気裁判の勝利を（小林容子）……8
沖縄に鉄道を！（高嶺善包）……9
案内板　総会のお知らせ・ワーキンググループの活動など……10
「人が主役の街づくり」―熊本日日新聞社―（矢加部和幸）……12
歩行者を守る交通環境の実現を（伊藤晃）……15
東京・小平に循環バスを走らせる運動の進展（渡辺進）……15
ダメ親が作るメチャクチャ日本（松本秀勝）……16
上岡直見さん講演『公共交通と省エネ社会』（今井翔太郎）……16
世界初、焼肉列車の旅（中里俊之）……17
車なしで田舎ぐらしをしたいけれど…（加藤可奈）……18
車社会を見つめ直しては（山田まり）……18
散歩とドライブ（木村孝子）……18
地球交通安全パートナーシップの紹介（今井好子）……19
クルマの免許取得年齢を引き上げては？（渡邊芳男）……19
自家用車に依存しないまちを目指して（山室真澄）……20
歩車分離道・市街地ビオトープ化など（大嘉徳男）……21
街角ウオッチング・雪山賛歌！（小林和彦）……22
書籍紹介『車会主義大国ニッポン通信』（小林和彦）……22
会報発行のお知らせと投稿規定……22
外環道建設中止、代案交通需要対策を求める要望書……23～24
モータリゼーションによる子どもの権利侵害是正要望書……25～28
報道・投稿記事（おもに会・会員に関連するもの）……29～34
「警察庁分離信号を増やす方針」に思うこと（長谷智喜）……31
事務局・会計・代表よりほか……35～36

リポート 会の活動

倉吉市で講演・学習会・道路交通写真展・道路ウォッチングを開催

大嘉徳男

鳥取県倉吉市の県立倉吉体育文化会館会議室にて、平成12年12月3日、「クルマ社会を問い直す会」鳥取県支部主催の講演・学習会並びに道路交通写真展、道路ウォッチングが開催された。会代表の三田直水氏の講演をきっかけに、参集された市民のみなさんと、クルマ社会を問い直す諸問題に関して、意見交換を行った。

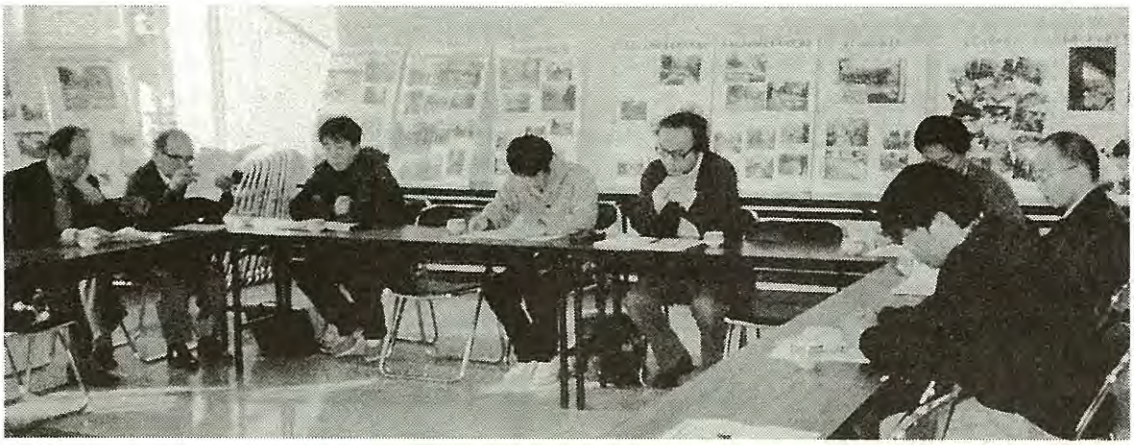
● 三田代表の講演要旨

現在の車優先の道路は、社会にさまざまな「ゆがみ」を生じさせている。車は、軌道を走る列車と異なり、危険性が高い上に、運転者の持つべき資格・条件に、あいまいさがある。交通安全教育がドライバーには必要であるが、高齢者や子どもに向けての安全教育は、強者のエゴに根差すものである。例えば、「遊びませんこわい車の通る道」、「飛び出すな車は急に止まらない」、こういった標語は、正に、車優先の道路を肯定するもので、子どもたちの野外で遊びたい本能を根底から奪うものだ。また、最近のマスコミ報道では、車がなければ現代生活ができないかのごときコマーシャルが多く、車の生活を促進させている。現在の車社会の在り方に疑問を持つ意識改革を市民レベルに浸透させることが必要である、と指摘された。

● 意見交換会の内容

★欧州議会では、欧州憲章が採択され、国レベルで歩行者権利を認める交通政策が進められている。日本でも、中央行政機関で採択し、歩行者優先の視点から、交通施策を進めてほしい。★自動車排気ガス規制・公共交通機関の補助金制度の充実・市街地の道路ビオトープ化・ノーカーデーの実施・市街地、住宅街の車進入禁止ゾーンの設置・貸し自転車制度・障害者のためのバリアフリーの設置が必要だ。★車の排気ガスは、地球温暖化など環境問題を深刻化させる要因だ。車の渋滞緩和の施策を進め、交通事故削減の対策を国に要請してほしい。★ノーカーデーを増やすことは大事だ。それには、公共交通機関の路線回数を増やすことも必要だ。★車社会のさまざまな問題は、地方から問題解決を図っていく必要がある。★日本社会は、車中心に進んでいる。歩行者、自転車、公共交通の3点セットで現在の交通システムを変えていかなければならない。ヨーロッパの都市に学び、欧州憲章を日本でも採択すべきだ。★岡山市の両備バス会社は、市街地の渋滞緩和制度を導入している。★車を使うことで人と人とのコミュニケーションが喪失している。★ノーカーデーは、倉吉の場合、市役所や一部の民間会社などで実施しているが、あまり成果があがっていない。★倉吉市街地の歩道は段差が大きく、緊急に整備を進める必要がある。

最後に、三田代表が、道路交通写真の内容説明をし、会の終了後、鳥取県支部会員3名で、倉吉市街地の道路ウォッチングを実施した。（鳥取県倉吉市在住）



写真パネル「道はだれのもの？」に囲まれた会場で、熱心に意見が交わされた。

リポート シンポ

シンポジウム「首都圏における LRT導入の可能性」参加報告

赤壁毅彦

20世紀最後の年の11月25日、「21世紀都市交通国民会議」主催（当会共催）のシンポジウムが、お茶の水の明治大学で開催されました。会場にはおよそ100名の参加者がつめかけ、脱クルマ社会の旗手たるLRT（新型路面電車）への関心の高さが伺えます。

この国民会議は埼玉県与野市の政策企画部長である田中義政さんが、「21世紀の都市交通は、クルマではなく安全・バリアフリー・省エネ・低コストな公共交通機関であるべきで、それは21世紀初頭の科学技術では高性能路面電車であるLRTをおいてほかにない」として始めた会で、全国各地でLRT導入のための運動をしている諸団体が参加しています。

開会の挨拶は前述の田中さんです。先ほども書きましたように田中さんは市役所の方なので、行政をいかに動かすか・自治体の財政危機・市民は納税者（スポンサー）意識を持てといった話をしました。基調講演は帝都高速度交通営団出身で「交通システム企画（株）」の取締役である里田啓さん、鉄道ピクトリアルにもよく記事を書いているのでご存じのかたも多いでしょう。主に欧米のLRTと街づくり・なぜ新交通（自動運転ゴムタイヤ電車）はコスト高なのか…について話されました。

パネルディスカッションは、全部書くと紙面がなくなるので広島電鉄（株）の重役である青木さんの話から、「線路内のクルマを何とかしてくれと、県警に陳情したところ、担当の課長が米国でなく欧州に視察にいったことのある人で、路面電車について理解があり、軌道内通行禁止の措置をとってくれた。たちまち電車の運行はスムーズになり、会社は黒字になった」を紹介します。やはりクルマを規制することが必要ですね。

第2部は各地の事例報告です。「クルマ問題フォーラム」の宮沢さんは、東京都がLRT導入のシミュレーションをしているが、あくまでも導入の効果と問題点を調べるための図上演習であり、報告書の通りに線路ができるというわけではないということを話しました。

「路面電車と大森の未来を考える会」の伊藤さんは、大森（東京都大田区）の地理的・産業的条件を分析して、LRT計画を区に提言して、さらに地元のイベントでLRTの写真展やモックアップを展示しているとの報告をしました。

「前橋LRTまちづくり研究団」の出尻さんは、前橋市の特性を分析した上で世論調査をおこない、市民がLRTに何を期待するか等を調べ、路線・運賃・運行間隔などを提案しています。

「UTS3（Urban Transit System for Sustainable Society）研究会」の渡辺さんは、建設費・車輌費・維持費とも今のLRTの半分以下で導入できる、「EveryLRT」の開発計画について発表しました。エヴリーとは、大きな都市でも小さな都市でも活躍できて、そして障害者でも自転車利用者でも地理が苦手な人でも誰でも利用しやすいという意味です。

さあ、21世紀は始まりました。20世紀を迎えるときに、慶応大学では福沢先生たちが、旧態依然たる19世紀の社会システムの風刺画を鉄砲でねらい打ちしてうち倒しました。そのかいあってか、100年後の今日にいたり、社会の主役たる市民が都市交通を提案できる時代になりました。21世紀は主権者たる市民の時代にしていきましょう。そして交通においてはクルマの時代を終わらせましょう。道具はすでに開発されています。あとは実行するのみです。（世話人）

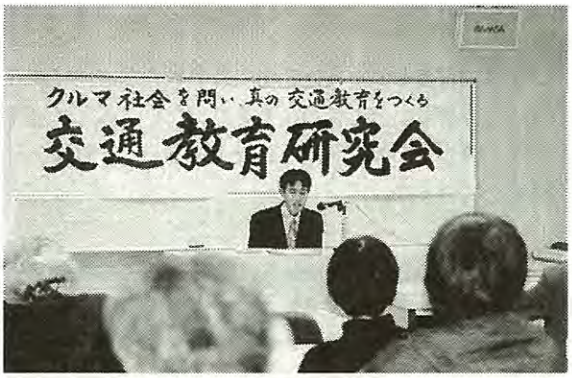
クルマと共存！東京都でただ1つ
残る路面電車（都電）荒川線

リポート 会合

クルマ社会を問い、真の交通教育をつくる「交通教育研究会」を立ち上げて

前田敏章

● 記念講演に齊藤基雄氏



日本の交通教育について講演する齊藤基雄氏

2000年11月11日、「交通教育研究会」が誕生しました。発足記念の講演学習会に、「クルマ社会を問い直す会」世話人の齊藤基雄氏が鎌倉から手弁当で駆けつけてくださり、「わが国における交通教育の動向と展望」について講演。今後の研究・実践に貴重な方向性を与える内容で、大きな励ましをもらいました。この後、呼びかけ人である前田が、「クルマ社会を問い、真の交通教育を考える－遺された親からの提起－」を報告。最後に出席者数人の発言を受けました。参加者は高校教員を中心に30名。市民団体「道はだれのもの？札幌21」の発言もあり、新たな広がりを予感させる意義ある研究会でした。

本研究会は、「安全と生命が著しく侵されている現代の『クルマ優先社会』を問い直し、命の尊厳や交通権という観点を据えた真の交通教育をつくりあげるために、研究、実践、交流をすすめる」（運営要綱）ことを目的に、年に数回の例会や会報発行を行い、教材の作成も展望しています。

● 遺された親として

私は5年前に、当時高校2年生の娘を交通事故で失いました。それ以来、「遺された親」として、娘からの「私がなぜ犠牲にならなくてはならなかったの」「私がその全てを奪われたこの犠牲は報われているの」という二つの問いかけに答えようと、何を為すべきか必死に考え続けました。その後1999年9月に発足した「北海道交通事故被害者の会」に設立から関わるなど、「クルマ優先社会」を告発し、交通犯罪を絶滅するためのとりくみを始めていますが、私の仕事である学校教育の場においても、「クルマ社会」を問い直すという観点や、命の尊厳、交通権という視点を据えた理論や実践が非常に希薄であることに思い至りました。そこで、共感してくれた高校教員7人と準備会をつくり、杉田聡氏の講演学習会などの活動を経て、今回の設立に至りました。

この研究や実践が、全ての人が安全に歩き生活できる街や社会をつくる大きな力となり、現代社会の人間疎外を問うものにしたいと考えています。

● 現在の「交通安全教育」の断面

私自身の反省を込めて指摘するのですが、こと「クルマ」に関して私たちの人権感覚や倫理観は全く麻痺しきっています。教職員も例外でなく、その感覚麻痺がどこからきているかという認識がありませんから、これを再生産しようという思惑からも全く無防備です。よって、多くの学校で実施されている「交通安全教育」は「画竜点睛を欠く」ばかりか、「クルマ優先社会」に無批判な「交通社会人」をいたずらに生み出すだけの内容です。

一例として、ある「文集」にみられる高校生の意識を紹介します。この「文集」は、横断歩道を青信号で渡っていながら左折してきたトラックに巻き込まれ死亡した学友（札幌市内高校1年）の死を悼み、交通安全を願って書かれた手記集です。

同じように高校生の娘を歩行中に轢かれ殺された親として、関心をもって読みましたが、そこには今の交通安全教育の弊害が凝縮して表れており、暗澹たる気持ちになりました。もちろん文集に寄せた生徒には全く責任がないしその内容を批判するものではありません。問題にしなければならないのは、今のクルマ優先人命軽視の意識構造をつくり上げてきた経済社会であり、そのことの指摘がほとんどない学校での教育です。

問題は、友の「交通死」を偶然の事故として受け止め、続発する交通事故の要因についての認識も浅いことです。

（以下★印は文集の引用）

★「全てが偶然でした。いつも待ち合わせの5分前に家を出るが、その日に限って余裕を持って10分前に家を出

ました。そのときたまたま右からの歩行者が多く、左からの友達に運転手が気づかなかったのです」

★「注意をするという気持ちをもって行動をしたとしても交通事故が起こってしまうのは仕方ないことだと思いますが、…」

このことから、学友が交通ルールを守り、横断歩道を青で渡っていて殺されたにもかかわらず、再発防止については心構えだけの強調となり、呪縛のように「もっと気をつけて、交通ルールを守るべき」と口をそろえます。

★「車を運転しているのも人間です。機械が与えられた事を完璧にこなすのとは違い、完璧に何かをこなせる人間なんていません。それは運転も例外でなく、絶対によけてくれるとはかぎらないのです。だから車によけてもらうのでなく、自分からよけるようにしなくてはなりません」

★「実際に私たちが交通事故を防ぐ為に出来ることは、やはり注意する他ないだろう。運転者側、歩行者側のそれぞれが注意して道路を渡ることが結局一番大切なことだと思う」

凶器ともなりうるクルマを操作する運転者の責任、そして危険なクルマと人の混在を許す社会への指摘はなく、迫る危険に被害者としかなり得ない交通弱者である歩行者自らが責任を負おうとするこの卑屈さは、一体誰によって植え付けられてきたのでしょう。この倒錯した意識は、免許を取得して立ち場が変わると、たちまち傲慢なクルマ社会の構成員となるのではないでしょうか。杞憂ではないと思います。

● 交通教育に据えるべき視点

現在の「交通安全教育」に欠けている基本視点は次の4つであると思います。

①現在起きている交通事故による犠牲の悲惨さを認識すること。命の尊厳、命はあがなえないことを教える交通教育。クルマの負の側面、人権無視の「クルマ優先社会」を認識できる教育。

②現時点では、クルマの運転が他者を傷つけないという点において、人間の操作能力の限界に近い極めて危険な道具であることを理解させること。その意味で、免許を持たない生活スタイルの選択もあることを考えさせる教育。

③被害に遭わない教育、安全を自ら守る教育と同時に、運転者となったときその社会的責任の重さを自覚でき、決して加害者にならない、特に歩行者、子ども、お年よりの安全を護りきる自覚ができる教育。(これには、交通犯罪に関する法令の正確な理解などが必要。運転資格はもちろん専門の機関で与えられるべき)

④交通権という概念を据え、環境面からもクルマ依存から脱し、安全で豊かな生活・交通環境をつくるという展望がもてる教育。

● 参加、協力を

このほど「交通教育研究会」のホームページも開設いたしました(齊藤基雄氏の講演全文も読めます)。メールを活用して研究、実践の交流を希望していますので、問い直す会の方の参加やご協力も是非お願いします。ちなみに会費は年1000円です。

「交通教育研究会」
URL：http://www.asahi-net.or.jp/~hz2t-med/
メール：toshiaki@med.email.ne.jp
郵便振替　交通教育研究会　02730-9-49371

(北海道札幌市在住)

■ パブリックコメントで声を伝えましょう

国が法律などの改正を検討する場合、一定期間、一般国民から意見を募集することが多くなってきました。昨年後半には、第七次交通安全基本計画・バリアフリー法など、最近では、道路交通法・土地収用法・道路構造令など、当会の取組みに密接に関連することも多くなっています。

道路交通法では悪質運転者への刑罰強化など、収用法では収用手続きの簡素化など、賛成したいものや反対したいもの、色々です。

全国の仲間とともに取り組めそうなテーマがあっても、会報は季刊発行で、お知らせが間に合いません。次年度からは会報以外に葉書通信を発行することを世話人会で検討しています。

また、意見募集がいきなり始まっていて、気づく人が少ないまま締め切りになる場合もあります。皆様のほうでも、国の意見募集にお気づきになりましたら事務局までお知らせください。また、公開名簿などで他の会員仲間にお知らせください。

意見募集の機会を利用することも効果的な運動のひとつ。一緒に取り組みましょう。　(文責：藤本)

飲酒運転撲滅への戦い

井上保孝・郁美

二人の娘、奏子と周子が突然私達のもとを旅立ってから、早いものでもう一年余りが過ぎました。事故当時から、「悪質な飲酒運転は絶対に許せないし、飲酒運転による悲惨な事故は無くせるはずである」という気持ちを持っていました。昨年９月から参加した法改正のための署名活動でも、飲酒運転で愛する者の命を奪われた多くの遺族の方に出会いました。また、常習の飲酒運転での事故に「業務上過失致死傷罪」は納得いかないという意見も多く耳にしました。「飲酒運転は、許すことの出来ない犯罪であり、過失とは言えない」との思いをより強くしました。

昨年末からテレビや週刊誌などのメディアで、各社が一斉に飲酒運転の実態について特集を組んで報道をしました。ドライバー達は一様に、「軽い気持ち」で飲酒していたり、あるいは、悪気すら感じていない人ばかりでした。このような人達があの大きなトラックやトレーラーを運転して、高速道路で走っていると考えると、とても同じ道路を走りたいとは思わなくなるほど身の毛がよだつ気がしました。私達の加害者の運転手だけが特別だったというわけでなく、彼の予備軍はいっぱいいるということを報道はまざまざと見せてくれました。

警察庁は、昨年暮れに道路交通法を改正するための試案を発表しました。この試案では、「危険運転致死傷罪(仮称)」という罪名が新設されていました。悪質な交通事犯を厳罰に処すことの具体的な方法として評価していましたが、法務省との調整がつかず残念ながら３月国会への提出は見送りとなってしまいました。今後一刻も早く、このような法律が改めて制定されるのを望んでいます。

悪質な交通事犯に対する厳罰化を求めて署名運動を行っているのもその一環ですが、飲酒運転による事故を減らすために、もう一歩踏み込んで求めたいのは、高速道路という空間への酒類の持ち込み、飲酒の全面禁止を実現する法制化の必要性を訴えることです。米国では、酒類の車内持ち込みを禁止している州もあります。高速道路のサービスエリアでの職業運転手による飲酒の実態を知るにつけ、これを取り締まってほしいと切実に願うようになりました。車の運転とは決して両立しない飲酒との縁を確実に断ち切るために、その接点をなくすことを本気で考えなくてはいけなくなっているのではないでしょうか。

今年になってから、警察庁の関係者と協議した際、高速道路でのトラック運転手の飲酒の実態を把握する事を要請しました。このことを、具体化するための動きも始めています。

法改正のための署名は２次集約分が、わずか３ヶ月足らずで、およそ10万名分集まりました。クルマの怖さを知ってもらうためにも、署名運動を続けることは重要だと思っています。３月中旬には関西でも街頭署名を行います。私達の飲酒運転撲滅への取り組みはまだまだ続きます。どうか、今後とも宜しくご支援下さい。

(千葉県千葉市在住)

井上さん夫妻の事件と活動

■ 飲酒加害者による事件

1999年11月28日午後、東名高速で、飲酒運転の大型トラックが、井上保孝さん・郁美さん一家の乗るクルマに追突。井上さんのクルマは炎上し、幼い娘さん二人が亡くなりました。運転者は事故の約3時間前、サービスエリアでウイスキーと焼酎を飲んでいたのです。

トラック運転手は12月17日に起訴され、2000年２月10日から公判が始まりました。初公判の後、井上郁美さんは「予想通り被告は普通の人だった。普通と違うのは、職業上の運転手としていけないことと分かっていながら何年も飲酒運転をしていたこと。誰かが犠牲になるまでこの人は飲み続け、たまたま私たちが被害者になったが、どうして人を死なせてしまうまでやめられなかったのか」と話しました。

■ 刑事裁判―地裁判決

2000年６月８日に、この運転手に対し東京地裁は、懲役4年（求刑は懲役5年）の実刑判決を言い渡しました。裁判官は「飲酒癖は最近始まったものでないことがうかがわれ、過失の程度は極めて重大。目の前で最愛の我が子を殺された両親の悲しみや憤りの大きさも察するに余

りある」と述べています。裁判官は判決言い渡し後、判決要旨を被害者両親に渡しました。これは世田谷区の片山隼君死亡事故の判決に続くもので、被害者遺族に配慮したとのことです。

これに対して東京地検は、「限りなく故意に近い事故で、法定刑の上限（懲役5年）が適用されるべきだ」と東京高裁に控訴しました。また、(1) 過失の内容が悪質 (2) 事故の結果が重大 (3) 遺族の被害感情も大きい―ことを考えると判決が軽すぎると判断し控訴したとも説明しています。

■ 刑事裁判―高裁

2000年11月22日に控訴審が始まりました。検察側は、「限りなく未必の故意に近い」という言葉も使い、量刑は不当と主張しました。井上保孝さんも証人として出廷し、厳罰をもって処するべきことを述べました。

2001年1月12日に高裁は、懲役4年の東京地裁判決を支持し、検察側の控訴を棄却しました。裁判長は「処罰の公平性や量刑の実際からみて、1審判決が軽すぎるとはいえない」と述べています。

判決後、保孝さんは「予想もつかない判決でぼうぜんとしている」と、郁美さんは「3歳と1歳の子供を顔も見られないほど無残な殺し方をして、それでも4年。どんな被告も『反省している』と裁判長の前で繰り返せば刑が軽くなるのでしょうか」。「厳罰化を求める国民感情があるのに、裁判所のものさしは国民のものさしと余りに違いすぎる。この判決から変わってほしかったのにまるで人ごとのように判断している」と批判しました。

26日に東京高検は控訴を断念と発表。判決が確定しました。

■ 井上さんの活動

井上さんご夫妻は、9月3日に大阪で開かれた「犯罪被害者の会」のシンポジウムで、「悪質な交通事故の運転手に、最高刑が5年の業務上過失致死罪を適用するだけでいいのか。裁判所や検察はこれまでの教科書通りの発想を変えてほしい」と訴えています。

また「子どもの命と比べ刑が軽すぎる」と訴え、他の交通事故遺族らと業務上過失致死罪の法定刑引き上げを求める署名運動を行ってきました。その活動で私たちとも出会いました。「こういう形で交通災害に遭うまで、くるま社会について深く考えることもあまりありませんでした。小さい子供をもつ身として、なんと言ってもクルマは断然便利でした。渋滞に巻き込まれることも、高い高速料金を取られることも、周りのクルマの危ない運転から自分と自分の子供の命を守らないといけないということも、何もかも承知の上でクルマを使っていたつもりでしたが、そこに大きな落とし穴がありました。単に、交通事故の被害者・遺族という立場で発言するのではなく、より広い知識をもって車社会について考えていきたい」とおっしゃって、会の仲間になってくださいました。

署名は、口コミや報道で広がったほか、9月には東京の町田駅、12月には千葉駅前で一般の人からも広く集められました。

一次集約分の16万1754名という膨大な署名は、11月24日に法務大臣に直接提出されました。さらに二次集約分も2月9日に、10万名分が提出されました。

■ 行政の動き

署名を受け取った保岡法務大臣（当時）は2000年12月1日に記者会見を開き、飲酒や無免許運転などによる悪質な交通事故の刑罰を重くする方向で法改正を検討する方針を表明しました。

また、警察庁は3月2日、厳罰化を盛り込んだ道交法改正案を閣議決定の上、国会に提出しました。

井上さんらの訴えに共感する世論が、行政を動かし始めたのです。

■ 本の出版

2000年11月28日には、一審裁判のこと・控訴への道のり・署名運動や他の被害者遺族との交流についてなども書かれた『永遠のメモリー　天国のかなちゃん　ちかちゃん　今日も大きな声で唄ってますか』（河出書房新社）が出版されました（右）。職業運転手の飲酒の実態などについての取材など、貴重な情報も多いので、ぜひご一読ください。

※以上は、毎日新聞を中心とした報道内容と井上さんご夫妻からのメールなどを参考に、藤本がまとめたものです。

署名よびかけの経緯　山室真澄

井上郁美さんとの出会いは、まるで神様が引き合わせてくださったかのようでした。日頃は多忙にかまけて会の手伝いもあまりできないので、せめて少しでもクルマ社会の異常さを身近な人達に訴えたいと、出身大学女子卒業生のMLで、ことあるごとにクルマについて発言していました。そんなとき、井上さんの知人を通じて署名運動のことがMLに載りました。インターネットをターゲットにしたのはこれが最初とあったので、井上さんのアドレスを教えて頂き、交通被害者のホームページや本会などにもお願いしてはどうかとメールでお伝えしました。

しばらくしてご本人からお電話がありました。「もしかして昔、本駒込に住んでおられましたか。同じ大学卒で、山室真澄って、そういないと思って」が最初のお言葉でした。何と井上さんは、私が下宿していたお宅に、私の次の下宿人として住んでおられたのでした。

そこは文京区の趣のある裏道を通って大学まで自転車で通える位置にあり、先生のお宅と台所でつながる二世帯住宅でした。井上さんも私と同じように奥様と台所でお話するようになり、その時に私の話も出ていたとのことでした。

若い女性の一人暮らしというものは、そういう環境でも、やはり寂しいものです。ましてや井上さんも私も理工系で、時にはいわれのない不利もあったりして、それでも職を得るまで頑張って、結婚して、子供が産まれて、大変ながらも子育てと仕事を両立させて…。そんな風に重なっていた井上様と私の道筋なのに、井上さんは最愛のお子様達を一瞬で奪われてしまったのでした。しばらくは涙が止まりませんでした。　（茨城県つくば市在住）

100万人署名で東京大気裁判の勝利を　小林容子

皆様には、日頃から東京大気汚染公害裁判をご支援いただいており、心から御礼申し上げます。

さて、私たちがこの裁判を提起してから早くも4年8ヶ月が経過しました。東京大気裁判は他の大気裁判と比べて異例のスピードで審理が進んでおり、現在は原告本人尋問が行われていますが、これも3月27日の期日でほぼ終了する予定です。原告本人尋問では、病気の苦しみだけではなく、なかには仕事やさらには家族まで失ってしまったという深刻な被害が次々と明らかにされています。

この間に大気裁判をめぐる情勢は大きく動いています。1998年8月には川崎2次～4次判決が、工場の排煙と複合して初めて自動車排ガスによる被害を認定した西淀川2次～4次判決（1995年7月）を一歩進め、自動車排ガス単体でかつ現在進行形の被害を認定しました。2000年1月には尼崎判決が自動車排ガスによる被害を認定して、これまで道路の「公共性」を理由に認められなかった差止めをも認めるに至り、さらに11月の名古屋南部判決は、自動車排ガスによる被害を認定するとともに、対象原告が1名であったにもかかわらず、「その被った損害の内容は本原告の生命、身体に関わるもので回復困難なものである」として、再び差止めを認めています。

このような判決の流れを見ると、5年程の間に大気裁判が大きく前進していることがわかると思います。大気裁判の前進が何によってもたらされたかと言うと、裁判に取り組んでいる原告団、弁護団や支援の皆様の奮闘ももちろんですが、何よりも、被害者を救済しなければいけない、大気汚染を何とかしなければならない、という国民の声が、裁判所を動かしたところにあります。

大気裁判の前進は、間違いなく東京大気裁判に対する大きな追い風となっています。しかし、道路網の暇疵を主張し、我が国で大きな力を持っている自動車メーカーを被告にしている首都東京の大気裁判で、勝利判決を勝ち取り、東京に青空を取り戻して被害者の救済制度を確立するには、法廷での闘いはもちろんですが、法廷外でも裁判所を動かし被告たちを追い詰める大きな世論を作り上げることが求められています。

今、私たちは、東京大気裁判勝利へ向けて、100万人署名に取り組んでいます。100万人の署名を集めきって、裁判所や自動車メーカーに突きつけることが東京大気裁判勝利の重大なカギとなります。原告団・弁護団は100万人の署名を集めきる決意を固めていますが、この決意を現実のものとするためには皆様のお力添えが不可欠です。

署名は判決が出るまで取り組みます。ご家族、お知り合い、ご近所など、一人でも多くの方に署名を広げて下さるようお願いいたします。

（東京大気汚染公害裁判弁護団）

＊22号でも裁判の概要をお伝えしましたが、より具体的な状況と署名の意義を、弁護団の一人である小林容子弁護士に書いていただきました。

沖縄に鉄道を！　高嶺善包

『実現に向けた行動を　鉄軌道導入をポスト三次振計に』

（琉球新報　2001年1月18日（木）朝刊「論壇」掲載文）

本紙の世論調査の結果、県内五十三市町村の約八割の首長が鉄道導入に賛成した。復帰直後に県が、六千五百五十五人の県民と二千九の事業所を対象に実施した国鉄導入調査でも、九割弱が鉄道導入の必要性を訴えた。また、現在実施中の鉄道導入のための署名も十五万人を超えており、このことからも、県民の鉄道導入に対する必要性は実証されたことになる。そこで鉄道導入実現のための今後の議論の仕方と方向性について提言しておきたい。

国の方針は、現行の第三次沖縄振興開発計画で「陸上輸送については、“鉄軌道のない”沖縄…」となっており、「鉄軌道のない」陸上交通体系を前提としている。ゆえに、沖縄振興計画に「鉄軌道のない沖縄」という国の方針がある限り、沖縄に鉄軌道を含む新たな総合交通体系の構築はあり得ないのである。

では、どうすればよいか。それはポスト三次振計の中に「鉄軌道導入」を織り込ませることである。すなわち、「鉄軌道のない沖縄」という条項を「“鉄軌道を含む”新たな陸上総合交通体系の整備…」と改め、「鉄軌道の導入」を国の方針として明確に定めさせることである。

「鉄軌道」の種類、すなわち、JR型の鉄道にするのか、LRT（新型路面電車）にするか、あるいは他の軌道系交通システムにするのか、という議論をしている時間がない。また、本紙が提示している事業規模や事業費の工面、交通需要の掘り起こしと採算制の見通し、ルートの設定などを議論している時間がない。

このような議論は、ポスト三次振計に国の方針として「鉄軌道の導入」が織り込まれた後に、そのことを根拠として、その実現に向けて、具体的な調査と論議を重ね、その結果として沖縄の将来にとって最もふさわしい鉄軌道システムが採用されることになる。

この二、三カ月の間に、新たな振興計画の概要がまとまるという重要な時期に、具体的な方法論や採算論などで時間を費やし、鉄軌道導入の機会を逸しては、将来の沖縄県民に申し訳が立たない。今は、鉄軌道導入を実現させるための対策と実現に向けた行動を具体的に起こす時である。

例えば、鉄軌道実現に向けて、県当局はどう対応すべきか。経済団体や各市町村はどのように動くべきか。森首相や橋本沖縄担当大臣、扇国土交通大臣にどのように働き掛けるべきか。県選出の国会議員はどうするのか。など、県民が「必要として」意思表示している鉄軌道の実現に向けて、最大限の努力をすべき時であり、そのための議論でありたい。

議論のための議論をして時間切れとならないよう、タイムリミットという状況判断を誤ってはならない。

万に一つ、ポスト三次振計に鉄軌道の導入が実現しない場合には、来年以降の鉄軌道論議は、その根拠を失い、将来にわたり、沖縄に鉄軌道は実現しないことになる。

小異を捨て、大同団結して、「鉄軌道が必要」という県民の声を国に届け、県民の意思で、沖縄の自立経済基盤の一つを確立していただきたい。今、そのための行動が必要である。

（沖縄南北縦貫鉄道を実現する会会長・沖縄県那覇市在住）

＊ 上記は、22号に署名用紙を同封した「沖縄に鉄道を推進する運動」についての、最新の新聞投稿文書です。NPO・沖縄南北縦貫鉄道を実現する会は、沖縄の将来を決定付ける「ポスト三次振計」に「鉄軌道」を入れることを目的に、2000年4月10日に結成された超党派の市民運動です。沖縄での「本土との格差」のなかで最も大きなものは、鉄軌道が無いというインフラ格差。北部・中部・南部ともに全県的な経済波及効果のある最も大きな公共的経済振興策であり、未来永劫に続く自立型の経済社会基盤となる「南北縦貫鉄軌道」の実現を求めて、報道機関や議会へ提言を続け、また署名運動も展開されてきました。当会の団体会員です。署名は約20万5千人分集まり、2月6日に提出。稲嶺知事は「検討していきたい」と話しました。
http://www.ii-okinawa.ne.jp/people/t-zenpo/npo_top.htm

交通権学会のご案内《7/7～8》

今年の「交通権学会」研究大会は、7月7日（土）と8日（日）の2日間にわたり、明治大学（東京都千代田区・最寄駅はJR「御茶ノ水」）にて開催の予定です。

この学会は、人々が人間らしく生きる上で必要な交通の権利を求めて、交通における「平等性」「安全性」「利便性」「環境保全」等をテーマに、毎年この時期に研究大会を開催しています。

研究大会は例年、1日目が「自由論題」「総会」「懇親会（立食形式）」で、2日目が「統一論題」「シンポジウム」となっており、会員以外の方でも自由に聴講・参加できます。

プログラムは5月下旬に発行される予定ですので、予約をご希望の方は、世話人の齊藤（p36）までお申しつけください。

路面電車サミットのお知らせ《10/24～27》

2年に1回、路面電車が走っている都市の持ち回りで開催されている「路面電車サミット」が、今年は熊本で開かれます。本当は前回の1999年が熊本の予定でしたが、豊橋鉄道が全国で初めて、路面電車に対する国からの補助金を得て、150mの路線延長に成功したことを記念して、豊橋で開催されました。熊本での開催は、本来なら日本最初の超低床電車（床の高さが路面から僅か30cmで乗降しやすい）の登場を記念して開催されるはずでした。

サミットは例年では「路面電車の日（「ろ」と「でん」で、6月10日…あれ、「10日」なら「でん」ではなく「てん」じゃないの？）」の前後に開催されるのですが、なにしろ熊本の電車は民営ではなく市営なもんで、議会での承認（予算等の）を待っていると6月にはとても無理、そこで今年は10月になりました。10月24日～10月27日、本会議は27日です。ただしそもそもサミットに予算が付かなかったら…ということはないでしょうけれど、あくまでも予定です。皆様もどうか予定していて下さいね。

主催は熊本都市交通会議、熊本市交通局が全面協力という形でしょう。そもそも熊本都市交通会議は民間団体ですから、市民団体の参加もできるようです。

次の会報までに詳しいことがわかりましたら、ご案内を書かせていただきます。お楽しみに。

（世話人・赤壁毅彦／p36）

今年の日本母親大会は草津にて《8/25～26》

今年も日本母親大会で、分科会を予定しています。97年岡山、98年富山、99年松山、2000年東京と各地を回って、今年の開催地は立命館大学草津キャンパスです。テーマはただ今検討中ですが、お近くの方はぜひご参加いただきたいと思っています。また、東京での月1回の会議に交替で参加していただける方、当日参加して分科会のお世話などをしてくださる方を、切なる思いで！探しています。少しでもお手伝いいただける方は世話人の足立（p36）までご一報ください。

開催日：8月25日（土）　分科会　滋賀県草津市／立命館大学草津キャンパス

8月26日（日）　全体会　滋賀県長浜市／長浜ドーム

＊時間等は未定。次号でお知らせします。

「子どもを守る文化会議」のお知らせ《2002年2月》

13年度第47回「子どもを守る文化会議」は山梨市で来年の2月に開催されます。山梨県は人口87万人、全国42位の小さな県で、いろいろな指標を見ても決して上位に属さないけれど、地域に根ざした地道な活動を紹介したいと立ち上がったとのことです。

当会は今年度も参加を決定し、毎月1回の実行委員会に私が出席しています。当会の問題提起や視点は委員に配布する会報や資料を通して理解と共感を得られてはいるものの、学校や地域での実践的な活動や提言にはまだまだ「道遠し」といった感があります。今後も会員の皆様の後押しをお願いいたします。

★「日本子どもを守る会」で取り組む「第2回子どもの権利条約市民NGO報告書をつくる会」が4月8日（日）に発足します。これは日本政府が国連に提出する「子どもの権利条約に関する第2回政府報告書」を睨みながら市民・NGOの立場からも報告書を提出することが目的だそうです。当会としても要請を受け、クルマ社会の現状や問題点を意見書やデータにして届けることを検討しています。ご意見やご関心のおありの方は杉田久美子までお申し出下さい。　（世話人・杉田久美子／p36）

要望書を二つ提出しました。

本会で、国土交通省宛に「外郭環状道路の建設中止、および代案となる交通需要対策の着手を求める要望書」、ならびに、日弁連子どもの権利委員会宛「モータリゼーションによる子どもの権利侵害の是正を求める要望書」を提出しました。文面はp23～28をごらんください。

ワーキンググループ（WG）から

新たに車広告の規制ワーキンググループが立ちあがりました。どのWGも仲間を募集しています。居住地が離れていても、意見交換や学習は電話・手紙・ファクス・メールなどで進められます。興味のあるWGに、お気軽にご参加を。

■ 車広告の規制WG（新）

車広告の禁止を実現するための方法論（理論と戦術）を追求したいと思います。

タバコ広告の自主規制が既にTVにおいて確立しているように、車広告も早晩そういう方向に動くかも知れませんが、われわれとしては、一刻も早く推進したいわけです。今年中にも結審が予測される東京大気汚染裁判では、被告の車メーカーは敗訴するでしょうし、その機を逃さずに新聞社や放送局に車広告の禁止を請願すれば、効力なきにしもあらずと確信します。

13号で呼びかけたときは全く反応がなく落胆したものの、巷間氾濫する車広告に対する反感癒抗し難く、愚しくも改めて投稿する次第。会員三百余名の中で、一人でも意を同じくされる方のおられることを期待します。

（谷村寛昭　京都府相楽郡在住　℡. 07439-3-6082）

■ クルマなし子育てWG

現在のところまだ5名のメンバーです。子育てに追われて会合もままならず、電子メールで意見交換を始めていますが、「クルマなし子育てが直面する様々な障害が、おそらくはクルマあり子育てをする理由。現状ではクルマなし子育ては強固な意志（や経済的事情）がなければ実行できない」と早くも深刻な意見が出ています。どうしても怒りが募りますが、子育て終了組や子育て後半の先輩がたの楽しいアドバイスご参加もよろしくお願いいたします。（藤本真一／p36）

■ 自転車WG

～交通システムの中に自転車をきちんと位置付けたい～と、策を練っています。（富田悦哉／p36）

■交通平和プロジェクト（交通安全施策研究WG）

第9回例会を、昨年12月16日（土）に明治大学リバティータワーで開催しました。内容は、これから『交通安全学』（大阪交通科学研究会編／企業開発センター交通問題研究室発行）を輪読するねらいと目的、方法、手順等についての話し合いでした。今後、およそ2ヶ月に1回のペースで会合を開く予定ですので、参加ご希望の方は、齊藤にお問い合わせください。なお、首都圏以外の地域にお住まいで議論に加わりたい方は、当方にメールや封書で議論なさる内容をお知らせくだされば幸いです。

（齊藤基雄／p36）

■省庁交渉WG（杉田聡／p36）

■自動車メーカーと国の責任を問うWG

（三田直水／p36）

■各国の交通のあり方研究WG（三田直水／p36）

■路面電車を中心に都市内公共交通の充実を目指すWG（杉田正明／℡. 047－343－6814）

いずれもゆるやかに進行中です。

第7回 総会のご案内

記念講演・懇親会・街頭宣伝も開催します

今年、当会は創立から6周年を迎えます。毎年、地道に仲間が増え、もう少しで会員は400名となります。

今年の総会は4部構成となる予定です。19日の午後に、記念講演会と総会を開催し、夜には、簡単な料理・飲み物とともに立食の懇親会を開催する予定です。さらに、次の20日午前には都内で、一般の方々に向けて、パンフ配布などの街頭宣伝活動を行う予定です。ぜひご参加ください。同封のはがきで早めに出欠をお知らせください。

※なお、この会報制作時点では、会場・時間が確定していませんので、詳細については、同封の別紙をご覧ください。

■5月19日（土）企画
13:00～　記念講演会（参加費：無料）
15:00～　総会
18:00～　懇親会（参加費：2000円予定）

■5月20日（日）企画
10:00～　東京都内にて宣伝活動

★同封の葉書にて、出欠をお知らせください。また、WGなど活動ご参加についてのお伺い項目もありますので、積極的なお答えをお待ちいたしております。

「人が主役の街づくり」1年かけて提案していきます
―熊本日日新聞社キャンペーン―　矢加部和幸

熊本日日新聞社では全社挙げての年間キャンペーンとして「くまもと楽座」を4年前から展開中で、今年は「折りあいの街づくり――人とクルマの新世紀」をテーマにクルマ一辺倒の現在の都市に新たな提案をしたいと考えています。

その背景には戦後一貫して行われてきた自動車優先の町づくりへの反省があります。高度成長の時代、スピードは美徳であり、自動車は大きな経済発展と、移動に便利な住環境を提供してくれました。しかし同時に、自動車に依存した町は交通事故、環境などさまざまな問題を内包したままで解決の糸口さえ見えません。クルマと歩行者あるいは自転車がどうすれば共存する町を作ることができるか。TPOに応じてクルマや電車、バス、自転車、そして徒歩と交通手段を使い分け、同時に道路空間をクルマが走るだけでなく、もっと多様に使えないか。いわば「人が主役の街づくり」を提案したいと思っています。

キャンペーンは新年号で16ページの特集号をはじめ、連載企画と秋の特集号などで構成します。新年号の「その昔裏通りは子供たちの天国だった」では道路が遊び場であった時代から今までを親子3代で振り返り、「歩きの達人」「自転車快人」ではクルマではなく、徒歩や自転車でひと味違った街の楽しみ方を実践している人を取り上げました。このほか、外国の先進地を紹介する「路面電車魅力的に」、熊本市の中心部を流れる一級河川「白川」両岸に歩行者・自転車道を作ろう、渋滞解消のための新たな取り組み、かつての熊本市内の電車マップなどを特集号に盛り込み、キャンペーンの頭出しとしました。

連載企画は2月から9月まで交通編と街づくり編に分けて連載予定です。交通編では規制緩和で自由化されるバスを中心に公共輸送機関を取り上げ、街づくり編ではクルマに偏重した道を歩行者や車いす、自転車の目で細かくチェックし、同時に歩行者天国など道路の多様な使い方を提案しようと考えています。また、秋の特集号は「街道楽」と題して、街遊びをとことん追及します。

これまでの街づくりキャンペーンは都市計画というハード面からの提案が多かったことは否めません。しかし、今回はその反省に立って、いわばソフト面から街づくりを提案したいと考えています。取材班（4人の中堅記者）が徹底して街に出て、クルマ中心となっている街を、歩行者や自転車にもっと配慮した「折りあいの街」にどうすれば作り変えることができるか。このキャンペーンがわずかでも成果を挙げることができれば、歩いてあるいは自転車で楽しめる街になるのではないかと思っています。

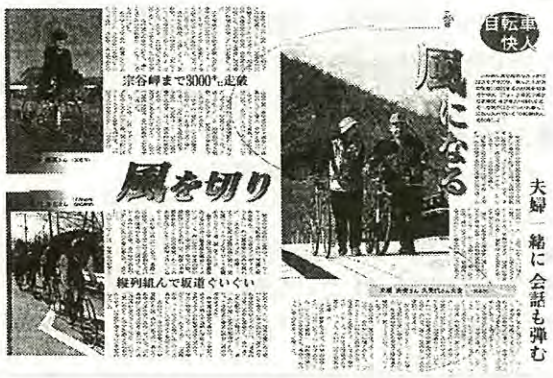
（熊本日日新聞社地方部部長）

＊今年の1月3日、熊本日日新聞では「提案します　人とクルマのイイ関係」というタイトルのカラー16pの特集号を発行しました。その趣旨と内容はすばらしく、本会の提案と共通する部分が多いこともあり、特集号をとりまとめられた矢加部和幸地方部部長さんに、この企画の意図や背景をご執筆いただきました。誌上を借りてお礼申し上げます。

なお、一部の記事を13・14pに縮小転載しました。すべての記事を紹介できなくて残念ですが、ご覧になりたい方は事務局の藤本（p36）へご連絡ください。また、この企画の概要と記事は、下記WWWでもご覧になれます。

http://www.kumanichi.co.jp/rakuza/sin2001/00.html

＊この新聞記事の情報は、熊本在住会員の三宅浩太さんからお寄せいただきました。



そのむかし 裏通りは 子供たちの 天国だった

出田さん（熊本市小沢町）親子3代に見る

路地の変遷…

戦中戦後、チャンバラに興じてた
昭和40年代、自転車レースに夢中
そして今、主役はクルマになった

街角から子供の姿を見かけなくなった、と言われて久しい。都市化の進行でクルマの交通量が増える一方、路地から子供が追われ、遊び場が減少している。かつては路地は子供たちの遊び場であり、社会のルールを学ぶ場所でもあった。「思いっきり外で遊びたい」。子供たちの声が聞こえてくる。

出田さんの自宅前で、カード遊びをする子どもたち。自動車は通り抜けるが、比較的静かな路地は今も住民の集いの場でもある

熊本市の古町界わいは古くからの城下町。その一角、小沢町で生まれ育った出田正幸さん（53）も、由起則さん（31）、悠介君（3）は親子三代、それぞれに少年時代を過ごしてきた。「路地に周辺の子どもが集まってきた」正幸さん）「町中で自転車レース。全力疾走しても平気だった」（由起則さん）とかつては町全体が遊びの場だった。そして、悠介君たちの時代、昔ながらの風情を残しつつも大きく環境が変わった現代っ子たちはどう過ごしているのだろうか。

小沢町の裏通り。正幸さんの自宅兼店舗は、城下町独特のカギ型に曲がった路地の角にある。今も通り抜けるクルマの数は比較的少なく、クランク状の道が速度を抑えてくれる。多少、道幅は広がったが、周辺にある寺院の大屋根や、道端の地蔵堂は昔のままで、静かなたたずまいが残る。

●○○○

「ここの路地には幅があり、ちょっとした広場だった。そのためか字名も広木。子どものころは、新町や長六橋界わいからも子どもが集まり、みんなで遊んでいた」と正幸さん。

昭和十二年生まれの正幸さんの少年時代は、戦中戦後の混乱期。当時、小学校の校庭で自由に遊ぶことは禁じられていたという。遊び場は路地や寺の境内。空き缶などあり合わせの物で遊んだり、チャンバラに興じた。家々や店もにぎやかで、路地はまさに地域の人々が集う場だった。

「バンコ（涼み台）が路地にずらりと並び、焼酎片手にオヤジさんたちが将棋を指していた」。子どもたちはその大人たちに囲まれ、人間付き合いや地域で暮らしていくマナーも獲得していた。

○●○○

昭和三十八年生まれの由起則さんが町を走り回った四十年代は、いよいよマイカー時代が始まったころだ。「そういえば当時も『道端で遊ぶと危ないぞ』と大人から注意されていた。でも、本当に危ないとは思っていなかった」と由起則さん。路地まで入ってくるクルマはまだ少なく、路地全体が遊び場。"細工町一周自転車レース"のコースになった。

学校の運動場で遊んだのは野球、陣取り、缶蹴り。紙芝居もやってきた。古い屋敷や倉庫を探検し、大人からどやされることもあった。同級生の自営業・三浦学さんらは「町全体が遊び場。どこでも、どんな時でも工夫して遊んでいた」と振り返る。

○○●○

そして現在。路地にも幹線の渋滞を避けて、入り込んでくる商用車や住民のクルマが道を狭いてしまうこともしばしば。

由起則さんの二男・悠介君は、祖父と父も通った熊本市立五福小の五年生。部活動は総合体育部に入り、バスケットボール大好きの活発な男の子だ。しかし、「外で遊ぶのは校庭で野球をするぐらい」と素っ気ない。

店の前で由起則さんとバスケの練習をすることもあるが、父たちが遊んだ寺や路地が遊び場になることはほとんどない。子どもの数も減って、遊び自体も変わった。

とはいえ、「小学三年生ぐらいまでは自転車レースもやったし、お父さんたちが通った駄菓子屋はやあるからたまに行く」と変わらない面も。

悠介君も最近のお気に入りは「キックボード」。アスファルト舗装の路地を軽快に進む、横をクルマが擦り抜けるが、悠介君たちにとっては当たり前の風景だ。

○○○●

由起則さんも参加している地元の街づくりグループは、二年ほど前から、子どもたちが遊ばなくなった地元の公園を"復活"させる活動に取り組んでいる。トイレをきれいにし、花を植えた。桜の季節には、世代を超えた住民が集まり大々的な花見も開く。

由起則さんは、悠介君と時折、店の前の路地で遊ぶ。そんな時、近くに住む親類や知人が立ち寄り"世間話"に花が咲くこともある。機会は少なくなったとはいえ、路地は「住民が集う場」だ。

「今の子どもたちはカードゲームなど既製品で遊んでおり、自分たちで工夫する遊びを知らない。このあたりはまだ、クルマも少ないし、昔の雰囲気もある。子どもたちが安心して駆け回れる環境が守れるといいですね」

キックボードに乗った悠介君を囲み、談笑する出田さん親子。右から由起則さん、正幸さん。左端は正幸さんの妻ミヤ子さん

2001年1月3日　熊本日日新聞　別刷特集「人とクルマのイイ関係」2面

自然や街並み肌で感じ

路地裏でいろんな発見

途中下車で徒歩通勤　右田順二さん（熊本市）

熊本市武蔵ケ丘一丁目の公務員右田順二さん（三三）は、クルマだと十五分程度の通勤に、約一時間かけて「電車プラス徒歩」通勤している。わざわざ回り道するのは、「渋滞が大嫌い。自分のペースで通勤時間を楽しみたいから」。

右田さんの家は、JR豊肥線武蔵塚駅から歩いて一分。午前六時八分の始発の四十七分発の電車に乗る。冬だとまだ真っ暗で、始発は乗客もまばら。四十七分になると高校生でいっぱいになる。「彼らの会話から、今日は試験だな、あるもう夏休みかと、季節の移り変わりを感じます」

乗り換えに都合のよい最後尾の車両を定位置。「後部運転席のガラス窓から遠ざかっていく景色を眺めます。季節によっては徐々に白み始める朝焼けを、同蘇山を青に見ることもできるんです」

新水前寺駅で、ラッシュとは逆方向のかかんとした市電に乗り換える。職場に一番近いのは終点の健軍前電停だが、気の向くままに五つ、六つ手前の電停で下車。二十一三十分を選定で歩く。リュックを背負い、ラフな服装に脱げにくい足首までの運動靴姿。雨の日も傘をさしてさっそうと歩く。

大通りより路地裏の方が楽しみが多いという。「『この辺どうなってるのかな』なんて思いながら毎日違うルートを通ってみると、いろんな発見がある。健軍神社の裏辺りが私の狙気に入り。古い家や昔の農家の蔵、駄菓子屋みたいな商店が残っています。見てるだけで楽しいですよ」

八代市の県事務所に通勤していたころも、最寄りのJR八代駅をあえて避け、一つ手前の千丁駅から、三十分ほど掛けて歩くことが多かった。「田んぼの一本道をただひたすら建物目指して歩いてましたね」。食事に気を使ったこともあり、学生時代に八二㌔あった体重は六五㌔に減り、歩きも快調だ。

渋滞しらず健康にも○

朝日浴び走って通勤　大塚美智也さん（熊本市）

熊本市東町に住む大塚美智也さん（四四）は、勤め先である同市二の丸の合同庁舎までの約六㌔を、週一、二回のペースでリュックを背負って走って通う。天草でも開かれる「鉄人レース」に挑むこと十数回の体は筋肉質だ。

「体を動かしていたい」という人の持つ自然な欲求。その欲求にこたえることは、簡単に健康を保つ「最善の方法でもあると大塚さんは思っている。

「走らなくてもいい。歩けばいいんです。市内に住む人なら、一時間のあれば通勤できるはず」。中学や高校で陸上部だった走り好き。自転車もよく使う。月間百五十㌔は走り、二百㌔は自転車に乗る。

「六㌔の道のりで目の周りや耳が真っ黒になる。一部に歩道兼自転車道が整備されているが、タイルがはがれたり段差があるかったりで危険度は高い」。歩道によっては滑りやすいタイルがあると指摘する。見た目を重んじ過ぎた設計と、歩くことを忘れたような材料選定ではないか、という疑問も持っている。

少なくとも「熊本市内は車いすで自由に行き来できる都市じゃない」。歩道の看板や放置自転車。左側通行せず交錯する自転車も多い。「だれもが自分のペースで移動でき、だれにも障害のない街づくりにつながる、歩きやすい道路がほしい」という。

午前七時十五分に家を出て走ると、職場に七時五十五分に着く。渋滞するバスと所要時間はあまり変わらない。自転車だと二十五分で十分だ。「駐輪場やシャワールームを事業所が設置して、歩く人や自転車の人を支えることがあってもいいはず。人にやさしい街づくりは環境にやさしい街づくりでもある。人が歩くことができるのが道路のはずだ」

午前七時半すぎ。同市水道町交差点。朝日を浴びながら走る大塚さん。自転車や歩きの常連さんと出会いながら、今年も健脚に磨きを掛ける。

外出はほとんどが徒歩

クルマ持たず趣味は山歩き　高木美朗さん（熊本市）

運転免許は持たず、外出する際はほとんど徒歩。熊本市清水町の高木美朗さん（七七）は、「歩くのは人間の基本。これまで、クルマを持とうとは思いませんでした」と笑顔を見せる。同市黒髪から現住所に引っ越したのは、会社を定年退職して間もない約十三年前。趣味の山歩きのトレーニングになるからと、坂が多く自然が豊富なこの地を選んだ。自宅前は豊さ約二百㍍の急坂。加齢による体の衰えを心配するところが、「日ごろから、これくらいの坂を上り下りしなくちゃ」と、さらりと言う。

市中心部に出掛ける際も、急用以外は歩き。しかも回り道して近くの立田山を越えて行く。

立田山では、草が覆い茂り獣道に近いような所を選ぶ。風倒木などが行く手を遮るが、歩いている間は笑みさえ見せる。オレンジ色のライフが入った愛用のトレッキングシューズをはき、少しくらいの段差はジャンプ。しっかりした足取りは年齢を感じさせない。

頂上近くからは、視界を遮るものはほとんどなく、遠くにビルや住宅など市内中心部の街並みを望むことができる。聞こえてくるのは、野鳥のさえずり。街中へ出掛けるというより、ピクニック気分だ。「こんな緊張らしい自然を自分のものにしないのは、もったいない。だとえ冬でも、ピンと張り詰めたような冷たい空気が何とも言えないし、落ち葉を踏み締める音もう地よい」

立田山は遊歩道が整備されているが、「ありがたいとは思うけれど、行政には自然を壊さないよう心掛けてもらいたい」とも言う。

時には気分を変えて、坪井川沿いを歩くことも。いずれも約八㌔の道のりを「周囲の景色を楽しめるように」と、一時間半かけ歩く。

市中心部への外出は月三回ほど。市役所や郵便局、美術館、ボランティア活動などに出掛ける。新しい店が並ぶ上通の路地を通ったり、アテイックやデパートのショーウインドーを眺めることも好きになった。

「歩く楽しみは、何かに出合えること。自然の移ろいだったり、すれ違う人の表情だったり。足元の草花に目を奪われることもある。街並みの変化も面白い。クルマに乗っていたら、味わえません」。道路の歩きにくさなどを指摘する声もあるが、あまり気にならないという。「要は、街を楽しもうという気持ち次第です」

趣味の延長で始めたウオーキング。今では思わぬ発見を期待しながら歩いている。

ウオーキングがブームだ。トレーニングや履歴維持のために歩く人、自分のペースを守って徒歩通勤する人、そして何より歩くのが好きな人…。街は今、歩きの〝達人〟がいっぱい。

2001年1月3日　熊本日日新聞　別刷特集「人とクルマのイイ関係」13面

投稿　歩行者を守る交通環境の実現を　伊藤晃

毎年約1万人の死者、120人に1人の怪我人と言う交通事故の異常さを思うと、従来のような人のマナー中心の対策だけではなく、交通環境の改善へのシフトが急務だと思います。せめて、青信号横断中、歩道を歩行中、信号待ち等での非の無い歩行者の犠牲をゼロにできないでしょうか。有効策は、

◎北欧で老人、子供の事故を激減させた生活道路での30キロ速度制限と速度抑制のためのハンプ、緩衝帯の設置。
◎子供の目線から信号、標識が見えるよう配置換え。
◎広い道路の交差点は3現示方式のスクランブル信号で横断時の危険を防止。
◎歩道には車の侵入を阻止する脱着可能な電柱様の太い杭のガードレールを設置。
◎生活道路は左右交互に移動可能な花壇帯等を設けた一方通行のジグザグ道路、又は、曲線道路にして速度抑制。
◎生活道路は動体視力など人の生理に合った直ぐ止まれる時速30から40キロ走行迄とする、それで荷物も運べ充分便利。
◎夜は殆ど見えない、ライトの暗い車は暗さに応じて減速される構造へ改善。
◎低速、低公害車を販売、税、賠償保険を優遇減額、等。

憲法の基本的人権の理念からいって、社会の検討課題だと思います。

（愛知県名古屋市在住）

投稿　東京・小平に循環バスを走らせる運動の進展　渡辺進

東京三多摩のほぼ中央に位置する面積約21k㎡人口約17万人の小平市は都心への通勤通学者のベッドタウンの一つですが、公共交通網の整備が不充分なため、市役所、市民文化会館、福祉会館、体育館、公立病院などに行くのに多くの市民が不便をかこっています。中でも、周辺地域にお住まいのお年寄り、障害のある方、乳幼児をもつ方、子どもたちは、市内を移動するのが大変不便であるだけでなく、狭い生活道路もクルマ優先の実態の中で交通事故の危険にさらされています。このような状態の中で、一昨年「小平に循環バスを走らせる会」が発足しました。その経緯は会報18号に紹介した通りです。

「会」は発足と同時に市議会に「市内に循環バスを走らせて下さい」の陳情書を出し、市内の労働組合や民主団体の力強い支援を受けて、主な駅や街頭、団地などで宣伝署名行動を続けてきました。その署名は今年初めに6000筆に達しています。しかし市議会建設委員会に付託されたこの陳情書は、一部委員の精力的な発言・質問にも拘らず、毎回継続審議となり、それがすでに10回も繰り返されてきました。

この間、市議会には'99年4月「公共交通網整備調査特別委員会」ができ、同年12月には市役所の関係部局を横断的に組織した「バス網対策プロジェクトチーム」が発足しました。後者は昨年12月、1年間の作業の結果を報告書にまとめました。その骨子は次のとおりです。

①乗合バス事業の規制緩和により、今後不採算路線の廃止などで市民生活に影響が出る可能性がある。それゆえ、
②行政が今まで以上に生活交通の確保について主体的に関与していく必要がある。また、
③排気ガスによる大気汚染や渋滞による経済損失を防ぐため、マイカーに代わる代替交通手段による環境への配慮が必要である。

部分的には不十分な点や納得しにくい点があるものの、総論としては、現段階ではほぼ了解できる内容だと思われます。報告書は最後に具体的な結論として、公共交通空白～不便地域を結んだコミュニティーバスの試行運行を提案しています。

ところで、今年4月には任期満了に伴う市長選挙が予定されていますが、現市長は年末の市議会で、三選を目指して立候補を表明し、「コミュニティーバスの導入などやるべき仕事がある」と語ったと報道されました。循環バスの陳情に対し終始消極的な姿勢を変えなかった市長が、市長選挙に向けていとも簡単に態度を変えたのです。しかし、それもこれも市民の要求を踏まえた「会」の活動の成果と私たちは考えています。

「会」の活動はいよいよこれからが正念場です。「循環バス」を票集めに利用するだけの市長ではなく、市民の日常生活と商店街の活性化のために、そして小平市の真の発展のために、循環バスを真剣に検討しその実現に努力を惜しまない市長が誕生するよう、さらに活動を高めていくことにしています。　（東京都小平市在住）

投稿　ダメ親が作るメチャクチャ日本　松本秀勝

海外をよく飛び回っているパイロット・スチュワーデスの日本人への声は、①他人へのやさしさや思いやりがない、②せっかち、③幼児の「しつけ」がなくほったらかし。

先日、自転車に乗っていたところ、助手席に5～6才の女の子をシートベルトなしで乗せた父親の運転するクルマが、自転車の私を轢き殺すかのように飛び出した。必死の思いでクルマをかわした私を、女の子はジロジロ見ていた。親が歩行者、自転車妨害をしている。しかも子どもの目の前で。このような親や、子どもへの「しつけ」では、車社会の教養レベルは上がらないであろう。

今のようなメチャクチャな日本になったのも親の「しつけ」がなっていないからだと、国際線のパイロット・スチュワーデスは口々に言っている。

（千葉県成田市在住）

投稿　上岡直見さんの講演『公共交通と省エネ社会』を聞いて　今井翔太郎

まずはじめに、「省エネ化について」の話しです。

今の日本は車での負担がとても大きいです。この問題を解決するには車の利用方法を変えることが大切ですが、なにも車をなくしてしまうというわけではなくて、環境や安全のために車に遠慮してもらい、公共交通を多く利用してもらうということです。

経済面を無視するわけではないが、公共交通を利用しやすくするには、バス、路面電車などの運賃を今より安くしたり、バスと路面電車のホームを近くしたりして便利にすれば、少しずつ、少しずつ車（マイカー）から公共交通へと人々が移り変わり、次第に車の数が減るということになるだろうということでした。これ以外に、単に車（マイカー）を規制すればどうなるでしょうか。「マイカー」と運送用や商売のためにどうしても必要な車との間に不公平が起きてしまいます。このことが今後の検討課題となっているそうです。

次に「なぜ、マイカー（乗用車）が増加しているか？」についてです。

先進国では、国民の「交通権」が明確になっています。アメリカでも省エネ化、公共交通支援がされ、公共交通も条件によっては無料にしているそうです。先進国の中できちんとした交通政策が位置づけられていないのは日本だけだそうです。1955年からの日本の交通体系は、誰でも免許が取れるのと、「しろうと」でも学校に行けば簡単に免許が取れるということです。現状を変えるにはまず、背景を変えることで変わりつつあると聞きました。

乗用車、自転車、バイクが増加していますが、車は減らさなければなりません。鉄道への投資が少なすぎます。鉄道が負担するお金を100％とすると、鉄道（電車）収入40～50％しか補えません。残りは赤字ですが、その部分は税金でまかなっています。

最後に、これからどうすれば良いかということです。

車の使い方によって、人と公共交通の移動のしやすさが変わります。今の車での移動の10％は距離にして1km以下だから、歩けます。5km以下の移動も多いので速度を落としたり、走行量を減らします。道路を狭くしたり、段をつくって車をとおりにくくしたりする工夫や、速度の問題を考えることが大切です。

歩行者が安心して歩けないので車に乗るという人もいるようなので、広い道を作ったり、車の違法駐車を禁止して歩行環境を改善します。歩行者の交通事故は、先進国の中では日本が一番多いそうです。車の量と比例して事故も多いのです。

自転車道を作ります。以前に父が訪問したオランダの

ように、欧州は自転車道が整備されています。日本でも川沿いなど、自転車道の作りやすい所から作っていって、だんだんにつなぎ合わせたらいいのです。僕もサイクリングを楽しみたいと思っていますが、サイクリングロードに行くまでの道がとても危険なのです。町中にも少しずつ自転車道が作られていき、ネットワークしたらいいと思います。

（京都府京都市在住・市立西ノ京中学校1年生）

＊上記の報告文は、1月26日（金）午後6時30分～9時、京都市・キャンパス・プラザ京都4Fを会場として、「使い捨て時代を考える会」主催、「(財) 省エネルギーセンター」支援で行われた講演とシンポジウムの集いのうち、上岡直見氏の講演『公共交通と省エネ社会』を拝聴してきた私の息子が作成したものです。小学3年生の弟と二人で行ってきました。（今井好子）

投稿　世界初、焼肉列車の旅

中里俊之

札幌での本会のシンポジウム（22号で紹介）の翌日である11月5日朝、私は帯広駅のホームにいた。目的は、観光列車「狩勝大パノラマノロッコ」号に乗車するためである。ノロッコ号とは、JR北海道が数年前から運転しているもので、視界が広く、開放的なトロッコ車両を使い、風光明媚な場所では、徐行してノロノロ走ることから名付けられている。そして今回、11月の土曜、休日に根室線の帯広－金山を走るにあたって、世界的にも例のない新車両「バーベキューカー」が導入されることになった。早速、乗り込んで同車両を中心に旅の様子を紹介しよう。

この車両には木製大型テーブルにホットプレートを備えたボックス席（座席も木製）が並び、乗客は自分で用意した食材を自由に料理することができる。肉だけではなく、魚介類やホットケーキなど、プレートを使える物なら何でもよい。ただし、利用の際は予約が必要（無料）で、帯広、釧路方面の駅の窓口か、電話で前日までに申し込む（この車両以外は予約不要）。予約券一枚で四人まで利用可能である。車内はほぼ満席で、すでに数人の乗客が焼肉を始めて盛り上がっているが、私のような旅行者が楽しむにはどうするか？ご心配なく。途中停車する新得町の精肉店が窓口となって電話で前日まで予約ができ、列車のパンフレットにもこの旨が書かれている。ジュース、ビール類は車内の売店で購入する。

すでに雪化粧した日高山脈を望んで列車はゆったりと走り、新得に到着した。早速、予約した食材を受け取りに下車すると跨線橋で肉屋のおばさんが私を捜しているのに気づいた。どうやら私以外に予約客はなく、函館からと知って感激の様子で、「楽しんでって下さい」と青空のような笑顔で私を送ってくれた。停車時間がまだあるので、車両の外観を見ると、こちらも楽しい。なんと、本物の調理器具が外装に取り付けられていて、芸術作品風になっている。これも世界初であろう。

バーベキューカーの外観

新得を出発すると狩勝峠に入り、牧場沿いに眼下の新得町を見渡す雄大な眺めが広がる。ここは長野県の姨捨（おばすて・篠ノ井線）、熊本県の矢岳（やだけ・肥薩線）と並ぶ日本三大車窓の一つで、列車は徐行する。売店で売っているオペラグラスで景色をじっくり観察するのも楽しい。トンネルで峠を越えると幾寅（いくとら）駅。高倉健主演の映画「鉄道員」で幌舞駅として登場するこの駅と周辺には、現在も当時のロケセットや資料が残され、下車して見物する人も多い。まさか列車内で焼肉が楽しめるとは乙松駅長も想像だにしなかったに違いない。ここからはかなやま湖（金山ダム）が車窓に広がり再び徐行。乗客から歓声があがり、そのまま折り返し点の金山駅へ。

車内で焼肉を楽しむ友人

ここで岩見沢からの友人が合流し、満を持しての焼肉タイムとなった。美しい車窓と共に会話は弾み、食も進んだ。こうしていると、クルマ社会など遠い世界の話のようである。世界初の「バーベキューカー」はひとまず順調に滑り出した。

北海道を訪れたら皆様もぜひ、体験して頂きたい。

（北海道函館市在住）

投稿　車なしで田舎ぐらしをしたいけれど…　加藤可奈

今年春、住んでいた職員住宅が老朽化のため取りこわしになり、あわてて家を探しはじめました。安くて広い敷地と自然を求めたら山をこえた隣村に行きつき、来年秋以降引越すことになりました。

問題は交通の便。村には鉄道が通っておらず、バス停にも遠く、バスの本数も少ないのです。またバス賃も高いのです。夫は車通勤を余儀なくされ、私もペーパードライバーではいられなくなります。

自転車と徒歩だけでやっていける、強い意思をもてるか、村に働きかけ公共輸送機関を充実させてゆくパワーを出せるのか、とても不安です。現実は、「田舎ぐらし＝車は不可欠」ですが、なんとか車がなくても田舎ぐらしを楽しみたいと日々悶々と考えています。皆さんの意見をきかせてください。（奈良県天理市在住）

イラスト／種村康子さん（p28も）

投稿　車社会を見つめ直しては　山田まり

早朝の駅前は出勤される方を送る車が、ひっきりなしに行き来します。出勤するサラリーマン、OL風の方々とともに、親に車で送ってもらい通学する子どもたちの多さに驚かされます。

現在、子どもたちの体力や忍耐力の低下が危惧されています。原因の一つを鮮明に見たような気がしました。心の教育が求められる中で、生活するという基本的なことがらを、見直すことが大切ではないでしょうか。

また、車の利用を減らせば、CO_2が削減し、ガソリンの消費も減ります。きっと自然を破壊してまで国道や高速道路を延伸するよりも、交通渋滞は和らぐでしょう。

病人や体の不自由な方、お年寄りの送迎など車がくらしに役立っていることも確かです。しかし、車の便利さにどっぷりとつかって、歩くことを忘れてしまうと、車に心や体の健康を奪われてしまうのではと、早朝から考えさせられました。（大阪府阪南市在住）

投稿　散歩とドライブ　木村孝子

フルタイムの仕事を去って、今、私の生活の中で楽しみのひとつが散歩です。一日、1時間か2時間、あるいは3時間位、歩くことがあります。一人のときもあるし夫を誘って、二人でウオーキング、ということもあります。夏はこんなに歩くとぐったりしてしまいますが、風のない冬の日の散歩は快適です。(1月末のしめきりに間に合わせて書いていて、今1月です。) ぐるり廻って同じ道を通らず帰ってきます。小貝川の堤防、田んぼ道、新道、ニュータウン……と歩くところはたくさんあります。道ばたの草花のようす、公園の花壇のようす等、自然の観察もできます。ここらあたりでも家の軒下に今、アロエの花が咲いているのが見られます。感動です。足腰も鍛えられ、快適です。

3時間も歩いた日はさすが、歩いた気がします。夜もよく眠れます。ウオーキングの後は、大事な仕事をなしとげたような、楽しいレクリエーションの後のような、心地良さ、充足感があります。

ドライブはこんなわけにはいかないでしょう。排気ガスを出して、人々に威圧感を与えながら（クルマは歩行者に威圧感を与えます)、夫と二人でクルマに乗ってどうして楽しいでしょう。草花の観察もできません。町のこまかいようすもわかりません。いろいろな人とのふれ合いもありません。目に入るのは信号とクルマの洪水ばかり。いらいらしてちっとも心が安まりません。広い広いアフリカやアジアの大草原を行くならまだしも、狭い日本ではドライブなど楽しめないでしょう。ドライブはあせる気もちばかりが先行して神経も安まりません。体の鍛練にもなりません。いいことはなにもありません。

散歩とドライブ。環境にとっても個人の文化生活のためにもどちらに分があるか、明らかです。

（茨城県竜ケ崎市在住）

投稿　地球交通安全パートナーシップ（GRSP）の紹介　今井好子

交通事故の問題は、先進国に特有の問題であるととらえがちですが、急速にモータリゼーションが進行してきている発展途上国では、今や先進国以上に重大な問題となってきています。自動車事故死亡率も急速に増加し、かつ、交通事故で死亡したり負傷したりするリスクは、より貧困な階層に不釣り合いに重くのしかかっている……。こうした地球規模で進行している「クルマ社会」の害悪は、看過できない状況になってきているのだということが、この地球交通安全パートナーシップのレポートには簡潔に示されています。

地球交通安全パートナーシップ（GRSP）とは、持続可能な交通安全対策を行い、それによって発展途上国や中等度開発国での交通事故による社会経済的コスト、死者、負傷者、障害者を減少させることを目的とした地球規模のパートナーシップのことです。

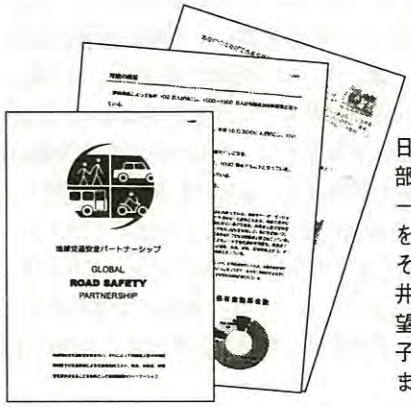
私たち「クルマ社会を問い直す会」も、今後こうした地球規模でのクルマ問題にも関心を広げてゆく必要があるのではないかということを強く感じるこの頃です。

以下、レポートの緒言より……

『交通事故によって毎年100万人が死亡し、1000～1500万人が負傷者又は障害者となっている。

・子どもの犠牲者、つまり15歳未満の小児で見ると、年間16万3000人が死亡し、150万人が負傷者あるいは障害者となっている。
・交通事故による世界全体のコストは、年間で5000億米ドルになる。
・発展途上国がこうむる年間損失は驚異的なものであり、1000億米ドル以上となっている。これは、開発援助予算を総計した額の約2倍に相当している。
・交通事故死のうちの75％は、発展途上国で生じている。
・交通事故は、主要な健康問題となっている。

先進国では、クルマの台数が増加し続けているにもかかわらず、交通事故は過去30年間で横這いか、改善に向かっている。けれども、発展途上国では交通安全環境が急速に破壊的悪化に向かっている。発展途上国は世界全体のクルマ台数の32％を保有しているにすぎないが、交通事故死者全体の75％は発展途上国で起こっている。ますますエスカレートする交通安全問題は、発展途上国にとっては健康、社会、経済、保健問題上かつ、生計に及ぼす惨事となっている。』　（京都府京都市在住）



日本赤十字社国際部の方から紹介リーフレット（英文）をいただきました。その日本語版（今井博之訳）をご希望の方は、今井好子（世話人／p36）までご連絡下さい。

投稿　クルマの免許取得年齢を引き上げては？　渡邊芳男

「生命の尊さなんて、結婚して子どもを持たなきゃ分かりませんよ」。ラジオで聴いた永六輔さんの言。永さんは「いじめ」に関して述べたのだが、これは車の運転についてもいえるのではないだろうか。タレントのヒロミさんがテレビでこんなことを言っていた。以前は車を運転していて道路に子どもがいると、「じゃまだ、じゃまだ。ここは車の道なんだぞ」という気持だった。ところが、自分に子ができてからは、運転中に子どもを見かけると、「どうぞ、どうぞ、先に行って下さい」という思いに変ったというのである。

もちろんすべての人が子を持つとやさしくなるとは限らないし、子どもがいなくてもやさしい運転をする人はいる。ただ、一般的に言って、子を持つことが、他の子にもやさしい気持ちを持つようになるというのは大いに考えられることだろう。

しかし現行では、車の免許は18歳で取れる。いわば「生命の大切さ」を知らない（と思われる）ドライバーが沢山いるということになる。これは統計にも現れていて、交通事故の最大の要因は常に若者の無謀運転。

とすれば、交通事故を減らすためのひとつの方策は免

許取得年齢の引き上げではないか。考えてみればおかしな話。酒、タバコは20歳からと決められていて、これを下げる気配はない。もちろん、これは正しいことなのだけれど、その一方で、「走る凶器」は未熟な若者に委ねているのである。酒、タバコを始めたからといって即、他人や己の生命に危険が及ぶというものではない。しかし「走る凶器」は、それを手にした時から不特定多数の他人と本人の生命が関わってくるのである。車の免許も、酒、タバコ並みに20歳かそれ以上にしてはどうだろう。その年齢で「結婚し子どもを持つ」人は少ないだろうが、18歳よりはマシな気がする（本人や家族の身体的理由、居住地の事情、仕事等で早く免許を必要とする場合は柔軟な対応が必要だが。もっとも、最近の成人式の有様を見ると、20歳でも危ない気がする。荒れた彼らは免許も持っているのだろうか？）。

仮に免許取得年齢を2年間引き上げれば、その分車は減り、事故も減るのではないか（これは統計学的に数字が出ると思うのだが）。むろん、メーカーの反対、またメーカーから政治献金を受けている政治家の反対、若年ドライバーを必要とする企業の反対は予想できる。さらに労働人口が減る分、かえって問題を生じるという意見もあるだろう。しかし「生命の大切さ」を本気で考えるなら、車の免許取得年齢の引き上げは検討されてもよいと思うのだが、どうだろう。　（埼玉県毛呂山町在住）

投稿　自家用車に依存しないまちを目指して　山室真澄

先日「つくば市民環境会議シンポジウム」で、つくば市の通学路を完全に歩車道分離にしましょうと呼びかけてきました。

市民環境会議は、つくば市の環境について市民自らが考え行動するために、公募による約150名の会員で設立された組織です。平成12年度に制定された「つくば市環境基本計画」には、この会議からの提言も盛り込まれました。そして基本計画を具体化するために、現在は9つのプロジェクトが長期的な課題、すぐにできることを考えながら、具体的な学習や調査・作業などの活動を進めています。また毎年2月にシンポジウムを開き、1年間の活動成果を発表します。

私が所属しているのは「自家用車に依存しないまちづくりを考える会プロジェクト」です。環境で何でクルマなんですかと、市の環境課を説得するのが大変だったようですが、ともかくどこかに脱クルマの活動拠点を作らねばとのリーダーの熱意で、これまでやってきました。

つくば市は自家用車が無ければ何もできない街です。4年後に常磐新線が開通すれば、交通環境問題をおろそかにした開発がまた進んで、もっとひどい状況になるのではないか。そう危惧する人たちが例外的ながらもこの街にいて、毎月1回市役所に集まって、できるところから手をつけています。たとえば市の総合計画策定に当たって「マイカーなしでも快適に生活できるまちづくりを進める」という目標を入れるよう意見書を提出し、不十分ながら「交通ネットワークの整備に当たっては、自転車、歩行者に充分配慮し、安全で快適な交通環境の確保を目指します」との一文が挿入されました。

私がこのプロジェクトに参加している理由のひとつは、自家用車に依存して生活している人たちと共にクルマ問題を考えられるからです。夜にはバスも通らない市役所に、皆が自家用車に乗って集まります（若干1名、雨が降ろうが槍が降ろうが、20kmの道のりを自転車で来る方がいますが）。どうしても乗らざるを得ない状況をどのように変えていくか。ここでの議論は、自家用車依存に弊害を感じない人たちを説得するときに役立つのではないかと期待しています。

1年間いろいろ考えて、まず通学路を完全歩車道分離にする、無理なら非分離信号を分離信号にしたり、ハンプを各所に作ったりして、通学路周辺の道路をクルマに不便にしていく中で、人々にクルマ社会の弊害を気づいてもらってはどうかと思うようになりました。シンポジウムの分科会に集まった20名弱の方々にその考えを紹介したのですが、市議会議員や市の常磐新線推進室の方が閉会後に質問に来てくださるなど、確かな手応えを感じました。

大切な子供達が育つこのまちが、20年後には自家用車に依存しないまちのモデルになることを夢見て、身近なところから考え、行動したいと思っています。

（茨城県つくば市在住）

投稿

歩車分離道・市街地ビオトープ化・公共交通機関の見直し

大嘉徳男

我が国の交通道路は、従来から車優先にその施策が進められ、各地の自然を乱開発し、市街地の家屋立ち退き等によって、人命の尊重より、車がより早くより見通しよく走れる道路の建設・改良に重点が置かれ、道路施策が進められてきた。この発想は、根本から切り替えなくてはならない。歩行者・自転車・公共交通機関を優先させた交通道路の改善が急がれる。そのためには、道路の歩・車分離化、道路や市街地のビオトープ化、公共交通機関を見直す視点からの施策を優先すべきである。

先ず、歩・車分離化の問題であるが、現在、郊外を走る国道・県道などメインになる道路は、図1に示すように、車道と自転車道・歩道とを、高さ1m程度の側壁帯によって分離すべきである。そして、それに沿って、各地域の自然植生に見合った樹木を植樹する必要がある。

また、自転車道と歩道の間には、緑地帯を設けることで、より安全かつ快適に歩行者が通行できるものと考える。

また、道路や市街地のビオトープ化の問題である。我が国の都市構造は、計画性のないビルの乱立と立体交通道路による多量の車の進入で、大気汚染、騒音、夏のヒートアイランド現象などが進行し、とても人が健全に生活できる環境空間にある現況にない。図2に示すように、市街地においては、従来から設けられてきた公園や空き地を緑地ビオトープ化して、その地域に従来からあった自然植生に見合った樹木を多く植樹し、また、ビルの屋上などにも緑の空間を増やすことで、市街地の大気をクリーン化した環境を創出する必要がある。

また、公共交通機関の見直しの問題である。一般車両の市街地への進入を極力避けるために、市街地の郊外周辺に多くのパーキング場を設ける。そこから、市街地に入るには、公共交通機関（バス、路面電車、地下鉄、タクシーなど）への乗り継ぎをスムーズにし、駐輪場を設け、貸し自転車制度を導入し、市街地における歩行者・自転車を優先した市街地道を多く設置して、市街地交通システムを根本から切り替えてゆく施策が必要である。

この点に関して、国際都市シンガポールの都市計画、交通施策は参考になる。シンガポールでは、市民が公的あるいは民営の主要施設に行くための交通網が綿密な計画性によって設けられ、高速道路ばかりでなく、混雑する都心部に入る一般道路に、自動料金徴収システムが設置され有料化されているという。また、一般市民がマイカーを購入するには手が届かなく、マイホーム取得より高額であるという。このような市街地内への車進入を極力制限する施策が進められている。また、公共交通機関の利用料金も格安にしている。基本料金が、バスで約40円、地下鉄も約40円で、最長距離の乗車でも約100円、タクシーは、基本料金が約160円であるという。こうすることで、公共交通機関の利用者の増大を図っている。我が国でも、このような交通施策を参考にし、各都市の公共交通機関の見直しを図ってゆくべきであろう。

（鳥取県倉吉市在住）

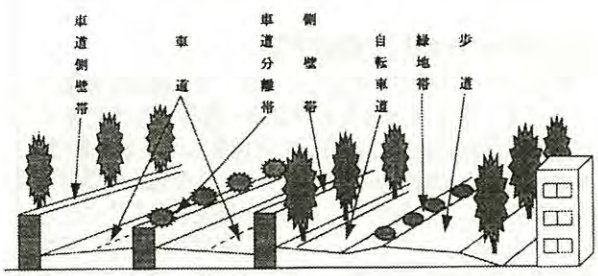


図1　歩行者優先・分離化の道路環境整備

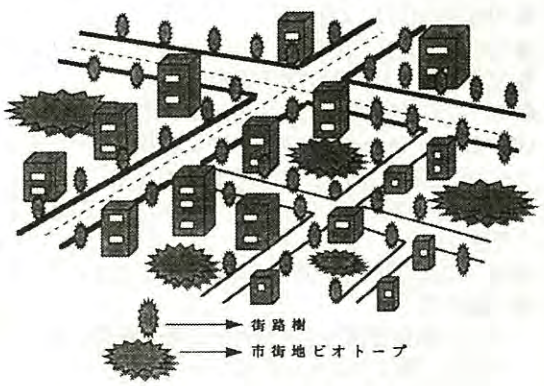


図2　市街地道路環境のビオトープ化

投稿　街角ウオッチング・雪山賛歌！　小林和彦

峨々たる白銀の稜線！と思いきや、これは街はずれの広場にうず高く積み上げられた人工の雪の山である。

昔、冬の主たる交通手段がソリの時代は、雪はむしろ多めの方が都合良かったのに対し、現代では真冬でも雪は路上に一塊でもあれば自動車交通にとって大きな邪魔者として徹底的に排除される。

雪捨て場の内外では大型のダンプや重機は超多忙。多雪もまた地球温暖化と無関係とは言い切れない。海水の高温化による水蒸気の異常発生と寒気団との衝突が多雪をもたらしているとも考えられはしないか。だが、更なる二酸化炭素やディーゼル排ガスを多量に排出しながらの大規模な排雪作戦も「世のため人のため」、否、クルマのためということなのであろう。

（山形県山形市在住）

会・会員の関わった書籍紹介

小林啓幸著

『車会主義大国ニッポン通信』

近代文芸社　1500円＋消費税
246p　2001年2月発行
ISBN4－7733－6771－7C0095

この書名にある「車会主義」は「しゃかい主義」と呼ぶが、当然著者の造語であり、字面から「クルマ中心社会」を推進、肯定する姿勢のことを指していることがわかっていただけると思う。社会主義を押し潰して世界中に拡大する市場経済とともに「車会主義」はますます勢いを増していることを皮肉るとともに、地球環境の悪化を宗教家のごとく真摯に憂慮し、打開の模索を多くの人々に呼びかけることを目的として約1年間書き溜めておいたエッセー風の小論集である。中には京都を自転車で巡った時の紀行文や宗教論、歴史論的なものも織り込まれている。　（小林和彦／山形県山形市在住）

＊著者名は小林和彦の筆名。直接著者に申し込まれる場合は1200円、送料著者負担でお届けします。

Tel&Fax　023-623-1372
〒990－0047　山形県山形市旅篭町1―8―28

会報発行のお知らせと投稿規定

- 次号発行予定：6月
- 原稿締め切り：4月30日
- 送付先：足立（p36）
- 文書字数：およそ1200字以内
- ワープロで書かれた方はE－mailかFD（Win98・95・MS－DOS・Macintoshフォーマットの単純テキストファイル）でお送りいただけると助かります。
- ご投稿物は原則として返却いたしませんのでご了承ください。
- 原稿には電話・Fax番号を明記してください。
- 募集内容：
  - 文章（情報提供や活動報告・提案・意見など、クルマ問題に関すればなんでも）
  - 皆様の投稿が掲載された新聞・雑誌記事など
  - Q&Aコーナーへの質問
  - 写真（簡単な解説つきで）
  - イラスト・マンガ（挿絵を書いてくださる方も募集中。絵を描くのが好きな方はどうぞご協力ください。）
  - その他にもアイディアをご提案ください。

★「私のイチおし」開設予定

新コーナー「私のイチおし」では、次の投稿を募集いたします。●会員以外の方が執筆・編集した本であるが、会の活動に役立つと思うので推薦したい本の書評。●本会と直接の関係はないが、クルマや交通の問題で個人的に関わっているイベントなど（開催後のものも予定のものもOK）。●お気に入りの散歩道や自転車道。●印象に残った公共交通のサービス。その他、皆様の「お薦め」をお待ちしております。（写真添付歓迎）

外郭環状道路の建設中止、および代案となる交通需要対策の着手を求める要望書

本会で次の要望書を国土交通省宛に出しました。立案・文案作成者は世話人の赤壁です。

国土交通大臣　扇千景殿

2001年2月7日
クルマ社会を問い直す会
代表三田直水

外郭環状道路の建設中止、および代案となる交通需要対策の着手を求める要望書

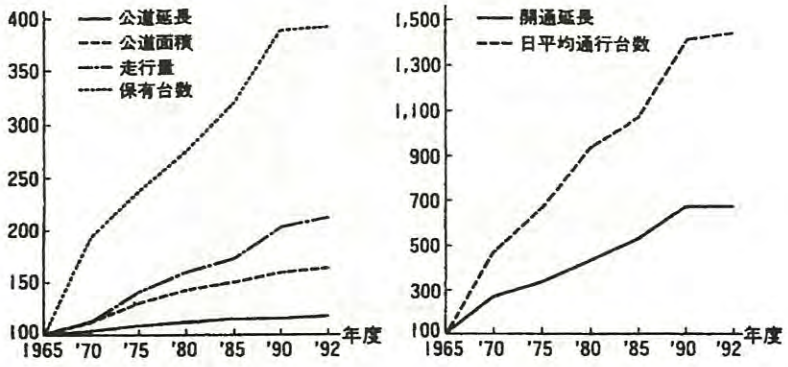
大臣におかれましては、21世紀の初頭に新たにスタートした国土交通省におきまして、日本の交通行政100年の計をたてるべく、ご尽力のことと存じ上げます。

さてこのたび、長らく建設が凍結されている外郭環状道路の視察をされましたとのこと、行政の長が現場に赴かれることは、長野県知事の例を挙げるまでもなくまことに意義深いことと存じます。

改めて申し上げるまでもないことですが、自動車交通は「戸口から戸口」への利便性をもたらしましたが、同時に交通事故や大気汚染などの負の側面も多くの人々にもたらしています。また利便性のゆえに発達した自動車交通体系が、今日に至っては渋滞の発生などの不便をもたらしているのは、歴史の皮肉とも申せましょう。

これらの問題解決のために外郭環状道路（以下、「外環道」と略します）が計画されましたが、自動車交通には「道路が増えるとクルマはもっと増える」という特性があります。下のグラフに示しますように、道路を造れば作るほど自動車走行量が増えています。なお、左のグラフで公道延長があまり伸びていないのは、住宅地などの生活道路も含まれていますし、延長でなく拡幅された場合はカウントされないからです。

さらにこのグラフで注目すべきは、走行量増加の約2倍のスピードで自動車保有台数が伸びていることです。走行量の伸びと保有台数の伸びの差は、潜在需要すなわち「渋滞して不便だから乗らないけれど、新しい道路ができて渋滞が解消したら乗ろう」という人たちです。この膨大な潜在需要のために、道路は造っても造っても渋滞は解消されず、そのため道路公害も交通事故も改善に



東京都における自動車走行量・保有台数の推移（左）と
首都高速道路通行台数等の推移（右）（1965年＝100）

（注）1）自動車保有台数：軽自動車・特殊用途車を含む。二輪車は含まない。各年末の値。
2）自動車走行量：1989年度以前の軽自動車は含まない。
（出所）東京都建設局『東京都道路現況調査』警視庁交通部『警視庁交通年鑑』各年版、
運輸省運輸政策局情報管理部『自動車輸送統計年報』各年度分より作成。

向かわないのです。

また仮に潜在需要を越えるだけの道路を建設して渋滞が解消されて、自動車1台当たりの有害物質発生が現在の半分になっても、走行量が2倍になっては、大気汚染は改善されません。さらに、いくら幹線道路が完備され生活道路を通り抜ける自動車が減っても、すべての自動車交通需要発生源（住宅・事業所・商店など）が幹線道路に面しているわけではない以上、走行量が増えれば交通事故も削減できないでしょう。もちろん二酸化炭素排出も減りません。そもそも、すべての潜在需要を顕在化するために現在の2倍、さらに円滑に走らせるために1.5倍すなわち2×1.5＝3倍の道路面積を確保したら、東京の土地は道路だけになってしまうかもしれません。

一方ヨーロッパでは環状道路を建設することにより都市部のクルマが減ったとの事例がありますが、削減に失敗した都市もあります。成功した都市では環状道路の外側をグリーンベルトあるいは開発抑制地帯にして、新規の需要が発生しないようにしているケースが多いのです。よって外環道を造るよりも環状8号線の外側を市街化調整区域として、今以上の開発を抑制した方が効果的であると考えます。

それでも現在すでに発生している交通需要をいかにさばくかという問題が残りますが、そのためには公共交通の整備・充実により吸収して、公共交通に誘導するためにはロードプライシングをおこなえば良いでしょう。たとえば環状8号線に通称「エイトライナー」と呼ばれるLRTまたは地下鉄を走らせる計画がありますが、これこそ早期に着工すべきであります（添付図を参照）。

国土交通省は、我が国の交通・国土計画を一元約に扱う官庁であると存じております。自動車交通の問題解決手段を、道路建設に限定せずに、土地利用のあり方や公共交通の整備などの組み合わせによって問題解決を図るととは、この新しい官庁の門出を飾るにふさわしい事業でありましょう。

（要望項目）

1. 外環道の建設を中止して下さい。
2. 代案として、下記の3項目を実施して下さい。

2−1　環状8号線の外側を開発抑制地帯として、新たな自動車交通需要の発生を防止して下さい。

2−2　環状8号線に鉄・軌道系の公共交通機関を整備して下さい。

2−3 自動車利用者を公共交通機関利用に移行させるために、ロードプライシングを実施して下さい。

図.「エイトライナー」とロードプライシングを組み合わせた
自動車交通需要対策の一例（案）

モータリゼーションによる子どもの権利侵害の是正を求める要望書

本会で次の要望書を日弁連子どもの権利委員会宛に出しました。立案・文案作成は世話人の杉田聡（一部世話人の齊藤基雄協力）です。

2001年1月15日
クルマ社会を問い直す会
代表　三田直水

日弁連 子どもの権利委員会
委員長 斎藤義房 様

モータリゼーションによる子どもの権利侵害の是正を求める要望書

私たち「クルマ社会を問い直す会」（代表　三田直水・会員数約350人）は、今日のクルマ優先社会のもたらす様々な問題点を根本的に問い直そうとする市民グループです。

私たちは、子どもたちがモータリゼーションによって日々に被る絶大な権利侵害の事実を心から憂え、貴子どもの権利委員会に対し要望書を提出申し上げます。子どもの権利侵害の事実を浮き上がらせるために、ここでは「子どもの権利条約」との関わりで記述しております。

よろしくご検討を賜れますよう、お願い申し上げます。

1. 生命の危機にさらされる子どもたち：生命権（第6条）の侵害

日本においては、クルマのために命を奪われる子どもは年間 440人に達し（警察庁統計、1994-98年度の平均）*注、負傷者は7万人を超えていますが（同上）、これは他に例をみない大規模な殺傷です。ジャンボジェットが一機墜落して400人を超える人の命が一度に失われれば大問題になりますが、自動車が引き起こす同じ規模の生命の毀損（ことに社会が守るべき子どもの命のであってさえ）に対して全くといってよいほど問題が問われないのは、異常です。

子どもの死因は多様ですが、0歳児をのぞけば自動車事故死は死因のおよそ10-15%を占め、どの年齢層でも死亡原因の2-3位に位置しています（事故後一年以降の死者をも考慮すれば 5-9歳児では第1位です；厚生省『93年 人口動態統計』）。しかもそれは、1、2位をあらそう「悪性新生物」（ガン、肉腫、白血病）や「先天異常」と異なり、明確に人為的な制度によってもたらされるものです。自動車事故以外にも人為的な制度によってもたらされる死亡例は多く見られますが（溺水、転落、異物誤飲等）、子どもの自動車事故死はこれらに比べてさえ異常ではないでしょうか。一般の人為的な事故からは子どもを守るべく大人は全力をつくしますが（大人は原因物質の除去さえいとわないでしょう）、自動車事故では原因物質を積極的に保持し、それゆえ大人自身が加害者となる可能性を保持したままだからです。

「交通事故」による子どもの負傷者は年間7万1300人に達しますが、負傷者に占める重傷者の割合が全年齢層におけるそれ（12.5%）と同率であると仮定すれば、このうち8913人にのぼる子どもが重傷を負っている計算になります。しかし子どもなどの弱者の場合、重傷者の割合は全年齢層におけるそれよりも高いと考えるべきは常識です。では、どのくらいになるでしょうか？

日本では、子どもの重傷者に関する統計が得られないため、イギリスで行なわれた子どもの交通外傷についての疫学的研究（C.Illingworth: 227 Road accidents to children, in: Acta Paediatr Scand 68, 1979 ）から推計するなら（重傷率は34.8%）、実に 2万4812人の子どもが重傷を負っていると考えられます。この中には、一定期間の治療によってそれ以前の生活を取り戻す子どもも少なくありませんが、一方、一生を車椅子で過ごすことになる子どもたちも含まれております。

また外傷の中でもとくに深刻なのは頭部外傷です。同じイギリスの研究から推測すれば、このうち約1万9836人の子どもたちが、重度の頭部外傷を負わされていると判断せざるをえません。頭部に外傷を負わされた子どもたちの人生は壮絶です。植物状態・動物状態に陥れられる子どもたちはもちろん、仮にそれを免れたとしても一生涯に渡ってつづく障害を負わされることも少なくありません。とくに脳の発育障害や外傷性てんかん等の後遺症が深刻です。

以上の事実を冷静にながめてみたとき、私たちは、「子どもの権利条約」第6条に記された最も基本的な子どもの生命権が、モータリゼーションによって侵害されていると判断します。第6条はその第1項において、「締約国は、すべての子どもが生命への固有の権利を有することを認める」と記しています。これは、国家間の戦争や内戦によって脅かされる子どもたちの命を第一義的に考慮したものと思われますが、この規定は、戦時ならぬ平時においてすら、子どもの命が大規模に脅かされている現実についても問題化しうる視点を含むものと考えるべきだと思います。とすれば、モータリゼーション（あるいは人口に膾炙した言い方にしたがえば「交通戦争」）による子どもの生命権の侵害もまた、「条約」第6条によって問題化される必要があると私たちは考えます。

2.「交通安全教育」は子どもたちを規制するだけです

たしかに、警察や自治体をはじめ多くの団体が子どもの「交通事故」をなくそうと努力しています。政府は、幼い時期からの子どもの「交通安全教育」を組織し、その他の団体も（ここには日弁連も入ります）、春と秋の「全国交通安全運動」等にみられるような努力を怠っていません。

しかし、これらは本質的に倒錯していると思います。先に人為的理由による子どもの死亡事故の場合にのべたように、これらの努力は、クルマが子どもたちの身の回りを野放図に走り回るという現実には、何ら配慮をしようとしないからです。つまり、「交通安全教育」等の配慮を必要とさせる根本的な原因であるクルマそのものの存在（それが、子どもたちが歩き生活するのと同一空間をひた走っているという事実）について、これらの努力は何ら配慮をしようとしないのです。

今日のシステム下では、レールのない不安定な乗り物であるクルマを、かたてまに免許をとったにすぎないくしろうと>が、仕事や勉学等の合間にかたてまに運転している場合が普通です。しかも今日、おびただしい数のクルマが、相互に何ら満足な調整を行なうことなく無秩序に一般空間を走行しています。それゆえ一般に自動車事故は防ぐことはできませんが、しかも問題は、そうしたクルマが、出しうる運動エネルギーにおいてきわめて大きな落差のある歩行者と同様の空間を走っていることです。それ故、対人事故は不可避であると同時に、死亡対人事故も不可避です。

とすれば、いかに子どもに「交通安全教育」をほどこそうとも、子どもの「交通事故」死・負傷を避けることは原理的に困難だと結論しなければなりません。子どもへの「教育」の徹底によって防げる事故はあるかもしれません。しかし今日、徹底した教育があらゆる場面で行なわれても（例えば学校での生活指導の何分の一かはこれに割かれている、毎月のように自覚的な取り組みをさせる学校も多い、等）、結局のところ子どもが大人なみの注意力をもつようにならなければ、大枠において事故は防げないと言うべきではないでしょうか。子どもは、距離や速度に関する判断力において大人に遠く及ばないばかりではなく、視野は狭く、視点は低く、視力も聴力も十分に発達していません。とするなら、大人なみの注意力を発揮することはそもそも不可能です。いや大人ですらおびただしい歩行者が毎年「交通事故」の犠牲になることを思えば（老人を除いても、毎年の歩行者の死者は2500人近い）、子どもに対する「交通安全教育」の限界は明らかです。

3. 死者減少の代償として奪われたもの：遊びの権利（第31条の侵害）

10年単位で見れば、たしかに子どもの「交通事故」死は減少しつづけています。しかし、交通事故死減少の背

後にあって子どもたちが背負わされた代償がいかに大きかったかを、私たちは考えてみるべきだと思います。子どもたちが払った代償の最大のものは、遊び場としての道を大規模に奪われたという事実です。

道は、子どもたちのもっともよき遊び場でした。道はなるほど往来の場であったでしょうが、同時に大人のコミュニケーションの場であり、拡大された生活空間であり、また子どもたちの遊び場でした。その事実は疑いがありません。しかしこの遊び場を、1950年代末に始まったモータリゼーションが奪い尽くしました。

本格的なモータリゼーションが始まる前の1955年頃と、その後35年たった1990年の時点で、子どもの遊び場がいかに変化したかを調査した例があります。それによれば、この35年の間に、子どもの遊び場は全国平均で20分の1となり、大都市圏では実に40分の1に減少してしまいました（仙田 満『子どもとあそび』、岩波書店、92年、174頁）。都市化の波に洗われて、自然スペースや空き地・原っぱ等が大規模に消滅したという事実もあるにせよ、道が遊ぶにはあまりにも危険な空間に変貌してしまったという事実のもつ意味は、きわめて大きいと思います。

十年単位でみたとき、いかに子どもの交通事故死が減少したとしても、その背後でこれだけの代償を子どもたちが払わされているという事実を、私たちはしっかり認識すべきだと思います。「権利条約」第31条は、「締結国は子どもが……その年齢にふさわしい遊びおよびリクリエーション的活動を行なう権利……を認める」と記していますが、遊びの権利は認められたとしても、安全な遊び場が確保されないとき、遊びの権利は空文と化すと言わざるをえません。

たしかに社会は子どもたちに「児童公園」を与えました。しかし、「児童公園」は望ましい遊び場ではとうていありえません。それはきわめて数が限られています。そのため、「児童公園」はどの子にとっても、かつどの年齢段階にとってもふさわしい距離にある、とはとうてい言えません。しかもそれは管理されしつらえられた空間であるだけに、自由さに欠けています。そうした「児童公園」に子どもを隔離するとき、それは子どもの遊びの本質を徹底して無視する行為です。

むしろこの点からすれば、道こそ望ましい遊び場であることは明らかです。道はどこにでもあります。道はどの子の家のそばにもあり、またそれは細く長く先へと延びる空間であるがゆえに、どの子にとっても、かつあらゆる発達段階にふさわしい距離にあります。自然スペースや空き地も別な意味で望ましい遊び場ですが、道はそれらの遊び場をつなぐネットワークの空間の意味をも担いうるがゆえに、さらに望ましい遊び場です。

これらの点が、今日あまりにも忘れられていると、私たちは考えます。

4. その他の多様な権利の侵害

以上を総括して見たとき、今日のモータリゼーションによって子どもの「生命権」（第6条）や「遊ぶ権利」（第31条）が侵害され、「権利条約」の基本的な部分が形骸化していると言わざるをえませんが、モータリゼーションによって形骸化している条文はこれにつきません。

1.今日の「交通安全教育」が、いかに子どもの表現の自由を侵しているでしょうか。「権利条約」第12条は、「締約国には……自由に自己の見解を表明する権利を保障させる」と記し、第13条は「われわれは子どもに表現の自由への権利を認める。子どもの権利は……あらゆる種類の情報および考えを求め、受け、かつ伝える自由を含む」と記しています。しかし「交通安全教育」を通じて、大人の放縦なクルマ使用という根本前提を隠したまま、一方的な情報が、しかも学校のみならず政府・自治体・マスメディアその他のあらゆるレベルで執拗に流されるとき、子どもにとってクルマがどういう存在であるかについて、公平な視点で考えるための情報が与えられていると見ることは全くできません。また権利侵害についての情報が完全に遮断されたところでは、十分な権利の享受はとうていできません。侵された権利に対する権利意識も育ちません。

2.「権利条約」第19条は、親による虐待から子どもを保護する義務を締約国に課していますが、しかし今日の状況は、子どもに対する虐待、しかも（親のではないにせよ）大人全体による明確な虐待と言わざるをえません。

3.「権利条約」第6条第2項は、「われわれは締約国に、子どもの生存および発達を可能なかぎり最大限に確保さ

せる」と記していますが（子どもの成長発達権は、日弁連が主張する子どもの権利でもあります）、年間600人にのぼる子どもの命が奪われ、7万人を超える規模で負傷させられ、また幸いにして死傷させられなかった場合でもすべての子どもが、いつ生命の危機に瀕しても不思議はない状態で生きることを余儀なくさせられている現状（親は、登校したあるいは遊びに行った子どもが、その日元気に生きて帰ってくると確信をもって判断することはできない）は、明らかにこの条文に反していると言わなければなりません。また、遊びを通じて子どもは健全に発育し発達することを思えば、子どもたちが遊び場を大規模に奪われているという事実によっても、この条文は形骸化しています。あるいは、戸外での往来・立ち話・遊びなど人の生活の営みが、「安全」の名のもとに、自動車走行に従属するものだと教えこまれるために、批判力のない子どもたちは経済優先・人間軽視の価値観を植え付けられており、これは、健全な精神発達への不当な介入であると思います。

4.権利条約第24条第1項は「われわれは締約国に、到達可能な最高水準の健康を享受することならびに病気の治療および健康の回復のための便宜を与えられることについての子どもの権利を認めさせる」と記しています。しかし、今日の過剰モータリゼーションによって引き起こされた大気汚染、とくに窒素酸化物（NOx）や浮遊粒子状物質（SPM）による汚染のために、小児ゼン息や慢性気管支炎の罹病率が高くなっており、子どもたちの健康に対する権利が十分に保障されていると言うことはできません。また、「〔これらの疾患からの〕健康の回復のための便宜」が子どもたちに制度的に与えられているとは、とうてい言うことができません。

5.権利条約28条は子どもの教育への権利をうたっていますが、これの保障のためには通学のための条件が整備されなければなりません。また第31条は「われわれは締約国に、文化的および芸術的な活動ならびにリクリエーションおよび余暇の活動のための適当かつ平等な機会の提供を奨励させる」と記しています。しかし、これらの行為に必要な「国民の安全な足」である公共交通が、自家用車への過剰依存のために各地で衰退しているという事実が、深刻に考慮されなければならないと思います。適切かつ安全な公共交通が十分に得られない所では、これらの活動への権利がうたわれても、それを実質的に享受できる可能性は何ら保障されません。

5. モータリゼーションによる権利侵害にどうか目を向けてください

以上、今日のモータリゼーションによって、いかに子どもの権利が侵害されているかについて述べました。これだけ問題が多岐に及んでいるにもかかわらず、これらについて明確な視点を持たないとき、子どもの最善の利益を願って締結された「子どもの権利条約」でさえも、ただちに空文化すると私たちは考えます。

子どもの権利は侵されやすいものです。しかし、子どもは子どもであることそのことによって、たとえ己れの権利が侵されても、その事実を訴えることができません。またそもそも、権利を権利として認識することができません。それ故、私たち大人が子どもの立場に立って問題を的確につかみ、子どもの権利を断固として守る立場に立たなければならないと、私たちは考えます。

私たちは、日弁連子どもの権利委員会が、今日の過剰モータリゼーションが子どもにもたらす多様な権利侵害の事実について正確に認識した上で、事柄の深刻さに見合った対応を取られるよう、強く希望しています。

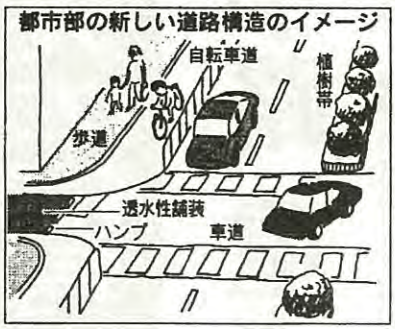
＊ 警察庁統計は「交通事故死者」を事故後24時間以内の死者に限っているため、ここでは警察庁統計に換算係数1.6（厚生省統計により事故後1年間の実際の死者との対比によって得られる）をかけることで、実数に近い人数を推定しています。

都市部の新設道路

歩道・自転車道 義務づけ

建設省方針 車優先を転換

建設省は国や地方自治体が整備する道路の設計基準を今年度中に抜本的に改正する。新設する都市部の道路については歩道と自転車道の双方を併設するよう義務づけるほか、路面電車の通行スペースを車道とは別に一定の幅を確保できるようにする。自動車の通行を最優先してきたこれまでの設計思想を転換し、歩行者、自転車や公共交通など他の交通手段をより重視する。都市部の幹線道路は原則、植樹帯を設置するようにして環境面にも配慮する。高齢者、障害者、幼児などの区別なくだれもが利用しやすい道路の実現を目指す。



道路の設計基準を定めた政令は「道路構造令」と呼ばれる。建設省は閣政令の改正案を三十日の道路審議会に報告。来年三月までに閣議決定する見込みだ。

いまの道路構造令は自動車の通行量に応じて国道、都道府県道、市町村道ごとに歩道や自転車道を設けるかを機械的に定めている。一日一万台の自動車が通る一般国道を例にとると、自転車と歩行者が兼用する「自転車歩行者道」が幅四㍍、歩道が幅三・五㍍となっている。

現在でも都市部と地方部の一般道路については、必要に応じて歩道とは別に自転車道を設けることができるが、これから新設する都市部の道路に関しては原則、「車道＋自転車道＋歩道」という構造にすることを国、地方自治体に義務づける。

また、歩行者や自転車の通行量に応じて歩道や自転車道の幅を変更できるようにする。これにより例えば商店街や通勤・通学路などで車道を狭くし、歩道を広げることも可能になり、自動車による交通事故を減らす効果も見込める。

住宅地周辺の車道では自動車を減速させるため、自治体が一定の間隔ごとに路面にハンプと呼ばれる突起部分を設けることを、道路構造令でも正式に認め、「自動車より歩行者や自転車が主役」との位置づけを明確にする。

路面電車の通行空間については「軌道敷」と定義して車道と切り離す。欧州の都市では商店街への自動車の乗り入れを禁止し、低床の路面電車を走らせる「トランジットモール」が普及しており、建設省は「日本でも普及を促進できる」（道路局）とみている。

環境面では植樹帯設置のほか、都会の気温が郊外より上昇する「ヒートアイランド現象」を緩和するため、都市部の車道で雨水を内部に蓄える「透水性舗装」の導入を認める。

2000年11月27日　日本経済新聞
※レイアウトは変えてあります。

右の記事の補足情報

3月前半に国土交通省は「新しい道路構造に関する基準の検討案」を示してパブリックコメントを受け付けました。これから道路を新設・改築する場合の、道路の構造の基準となるものとのことです。「クルマ優先」の政策を改めるという、画期的な考え方を含むもので、非常に興味深い内容です。具体的には、歩行者の事故被害を減らすための歩道・ハンプ・クランクの設置推進や、歩行者の交通量や用途（「歩く他にたたずみや立ち話をすることなどを含む」！とのこと）に合わせて快適な幅の歩道にするなど、私たちのこれまでの訴えに近い提案となっています。また、路面電車通行環境の改善や、「緑」空間の増大、透水性舗装化なども提案されています。

当初、国土交通省道路局の担当者はこの記事に対し「情報の出所が不明」「日程も未定」と答えていましたが、道路審議会を通過し、内閣法制局の審査も通過し、パブリックコメントに至ったようです。内容はこの記事と同じようです。日程については、道路構造令改正が新年度になるようです。注目しましょう。（世話人：藤本）

歩行者優先の信号大幅増

通学路 重点的に

警察庁が方針

右左折車から保護

警察庁は25日、歩行者が青信号で横断中に右左折車が横切らないようにする「歩車分離式」信号機を大幅に増やす方針を明らかにした。青信号で歩行者と右左折車を同時に通す信号機で、子供やお年寄りが右左折車にひかれる事故が後を絶たないため、専門家による調査委員会で普及策を検討する。来年6月にまとめる報告書をもとに指針を作り、全国の公安委員会に通達する方針だ。車の円滑な流れを優先してきた政策を、歩行者保護の方向に転換するもので、今後の交通行政に大きな影響を与えそうだ。（社会面に関連記事）

警察庁はこれまで、スクランブル式や分離信号の交差点を増やすことについて①渋滞を招く②信号停止の回数増加でドライバーがいら立ち、事故が起きやすい――などの理由から消極的だった。

しかし、同庁などが所管する財団法人「交通事故総合分析センター」が1995～99年の5年間で、車両（二輪車を含む）が信号交差点で右左折した際に横断中の歩行者と事故を起こしたケースを分析したところ、右折車との衝突で死亡した歩行者は全国で計586人、左折車による死者は113人に上った。右左折車による横断歩行者の死傷者総数は99年で1万412人に達し、95年（8495人）に比べて2割増えている。

一方、同庁が都道府県警を通じて調べたところ、全国にある約16万9000基の信号のうち、全方向の車両を止めて歩行者を横断させる「スクランブル」方式が715基、歩行者が横断した後に右左折車を通す「歩車分離」方式は479基しかなかった。

こうしたことから同庁は「交差点事故を減らすためには車の通行を優先する政策を根本的に見直す必要がある」（交通局幹部）との反省から、人と車が交差しない信号システムを本格導入する必要があると判断した。すでに今年10月、交通工学の専門家ら21人による「横断歩行者の安全確保のための調査研究委員会」（委員長、久保田尚・埼玉大大学院理工学研究科助教授）を発足させた。

同庁はスクランブル式の信号は「渋滞が激しくなりかねない」としており、歩車分離式の信号を増やしていく。まず小中学校の通学路から重点的に設置していく方針で、調査委では、道路の幅や車線数など道路形状に合わせた分離信号システムの具体的な設置方法を研究中だ。

【江刺 正嘉】

2000年12月26日　毎日新聞

「警察庁分離信号を増やす方針」に思うこと　長谷智喜

昨年末の12月26日「警察庁、分離信号を増やす方針」という記事が毎日新聞朝刊の一面を飾った。

分離信号とは、交差点での人と車を交錯させない信号運用のことである。これまで分離信号に難色を示していた警察行政がやっと子どもたちへの安全、歩行者保護の施策に目を向けたはじめたのだ。

1992年11月11日、登校途中の長男(小5)が、青信号の交差点で左折ダンプにひかれ血の海に沈んだ。皮肉にも遺品となったランドセルからは、「問い、信号はなぜあるの？答え、信号がないと交通事故にあうから」と書かれたカードが出てきた。長男が前の晩自宅で作ったものだ。カードは交差点システムの危険性を訴えているように思えた。

青信号の歩行者を巻き込む右左折事故は、全国各地で繰り返し頻発している。犠牲者は常に子どもや老人を主とした交通弱者だ。地元では、事故現場である上川橋交差点をはじめ、大型車が激しく右左折する危険度の高い交差点を、分離信号に改善してくれるよう行政に求めた。

しかし、子どもたちへの安全確保の願いは、警視庁交通管制課によって拒まれた。「分離信号は現在の交通ルールになじまない」「信号は守られている。上川橋交差点（事故現場）は安全だ」などとした、冷ややかな回答しかか戻ってこなかったのである。理由は、警視庁担当官が人命尊重より車効率優先、歩行者への安全性より渋滞の懸念に固執していたからに他ならない。

このようないきさつの中で今回出された警察庁方針は、安全な道路環境を求める市民の声に応えたものとして高く評価することができる。

実際問題、交差点で青信号をたよりに渡る歩行者は、人を見落としながら突っ込んでくる右左折車両をかわすことなどできない。すなわち、交差点を渡る歩行者の安全とは、背後からあるいは前から突如迫る右左折車両運転手の注意力に委ねられているといっても過言ではないのだ。

この危険性に正面から向き合い、歩行者の立場に立って交差点の安全性を向上させる姿勢を示したのが分離信号大幅増設の方針と言える。

「歩車分離」推進 警察庁方針

最愛の息子の命 奪った青信号

「歩行者守れ」訴え続け

署名運動、出版…実る

元署員が事故に遭った交差点に立つ長谷さん（右下は長谷さんが元署員を供養するために作った地蔵）

2000年12月26日　毎日新聞

警察庁では、交通工学の専門家らによる「横断歩行者の安全確保のための調査研究委員会」の6月報告をもとに指針を出すという。長男の事故いらい危険度の高い交差点の分離信号化を求めて早8年が経過したが、その間何の罪もない多くの子どもや老人たちが、青信号歩道の露と消えた。

まずは、大型車の右左折が激しい通学路の交差点などに、一日も早い分離信号化への改善が望まれる。

歩行者の安全をおざなりにして最大限に車効率を追い求めてきた20世紀。新世紀は、車優先の社会から人命尊重歩行者優先の人にやさしい社会を築きたいものだ。

（東京都八王子市在住）

＊分離信号の必要性を提唱し続け、警察庁を動かす原動力となった会員の長谷さんにコメントをお願いしました。（会報係）

悪質運転「故意犯」並み

道交法改正試案

警察庁が二十七日にまとめた道路交通法改正試案は、悲惨な交通事故に歯止めをかけるため、飲酒などの危険、悪質な運転行為で人身事故を起こしたケースについては、「故意犯」並みとしてとらえ、厳罰で臨もうという姿勢をはっきりと示した内容となった。欧米諸国に比べて日本は刑罰が軽すぎるとの批判もあっただけに、被害者や遺族らの訴えにこたえようとする点は評価できよう。さらに試案は駐車違反も含め、全般的に罰則の強化を打ち出しており、ドライバーに責任と自覚を強く促すものといえる。（1面参照）

「致死傷罪」を新設

遺族感情にも配慮

今回の試案の目玉となっている新たな罰則の創設は、昨年十一月、東名高速道路で飲酒運転のトラックが乗用車に追突、乗っていた女児二人が死亡した事故の裁判が大きなきっかけとなった。

飲酒運転の常習者で事故当時もめいてい状態だった被告が問われたのは業務上過失致死と道交法違反の二つの罪。現行では、複数の罪で起訴された場合、刑罰の重い方の罪の一・五倍を超える懲役刑を科すことができないため、法定刑の上限は懲役七年。法廷で「残酷な方法で子どもを殺された」と訴えた遺族にとって、懲役三年以上で、死刑まである殺人罪と比べると、こうした落差は到底受け入れがたいだろう。

検察側の求刑は懲役五年。さらに、今年六月の一審・東京地裁が刑事責任の重さを断罪しながら、懲役四年の判決にとどまったこともあり、危険な運転行為による人身事故に対し、厳罰化を求める声が一気に高まった。

業務上過失致死罪のみ法定刑を引き上げるという厳罰化だと、刑法の他の刑罰とバランスを崩すことになりかねない。一方で、同じ業務上過失致死罪でも、食中毒や医療過誤など全く犯意のない行為と比べて、酒酔い運転による人身事故は故意に近いともいえ、警察庁は、同罪から抜き出して、新たな刑罰で対処することが合理的と判断した。

集団暴走は最長3年

飲酒、ひき逃げ、無免許など悪質な違反に重点を置いている。最も重いひき逃げの最高刑は懲役三年または二十万円の罰金から五年または五十万円の罰金に引き上げる。

六月以下の懲役だった集団暴走行為は三年以下の懲役となり、実現すればこれだけで実刑判決を受けるケースも予想される。同行為の摘発件数が九二年の二百七十三件をピークに横ばいとなっているためで、暴走族の取り締まりに効果を発揮することを期待している。

飲酒運転では、酒気帯び運転の下限を政令で呼気一㍑当たり〇・二五㍉㌘にしているが、警察庁はこれを引き下げることも検討している。

駐車違反2万5000円以上

高齢者や障害者が交通機関を利用しやすいようにする交通バリアフリー法施行を受け、横断歩道上などの駐車違反についても厳罰化するのが特徴だ。

警察庁によると、駐車問題に関する一一〇番通報は十五万六千件余りに達し、九〇年より二割増えた。交通渋滞の原因となったり、消防車、救急車など緊急車両の活動に支障が生じているとの問題もある。駐車車両に衝突して死亡する事故も昨年、百二十四件起きている。

駐車違反の反則金の上限は普通自動車の場合、二万五千円で、政令で定める最も重い反則金は駐停車禁止場所での放置駐車で一万八千円。今回の改正で、同庁は上限を五万円にするとともに、実際の反則金を二万五千円以上に引き上げたいとの意向を持っている。

しかし、反則金はドライバーの最も身近な問題だけに、上限の引き上げには賛否が分かれるとみられる。このため、同庁は画一的な駐車規制を見直し、地域の実態に見合ったきめ細かな規制をするなど、取り締まりの実効性を高めることを求められそうだ。

悪質な違反による死亡事故の増加が厳罰化の動きを加速させた（99年11月28日、東京・世田谷区の東名高速道路）

道交法改正の試案内容

危険な運転による死傷事故	懲役10年程度を検討中（新設）	
主な危険運転	現行（最高）	改正試案（最高）
ひき逃げ	懲役3年か罰金20万円	懲役5年か罰金50万円
酒酔い運転	懲役2年か罰金10万円	懲役3年か罰金50万円
酒気帯び運転	懲役3カ月か罰金5万円	懲役1年か罰金30万円
居眠り運転	懲役6カ月か罰金10万円	懲役1年か罰金30万円
無免許運転	懲役6カ月か罰金10万円	懲役2年か罰金30万円
集団暴走行為	懲役6カ月か罰金10万円	懲役3年か罰金50万円

識者の見方

刑法改正の選択肢も

土本武司・筑波大名誉教授（刑法）の話

現在の日本の交通事故対策は、軽微な事故について、民事や行政上の措置にゆだね、飲酒、無免許、ひき逃げの「交通三悪」を伴う悪質事案については刑事責任を厳しく追及する傾向にある。

司法の現場では現在、過失や被害者の負傷の程度に一定の基準を設け、それに満たない場合は起訴猶予処分としている。警察庁の「道路交通法改正試案」で示された「危険運転致死傷罪」の新設はこうした流れの中にある。

ただ方法論として気掛かりなことが一点ある。道交法は元々、交通の秩序や安全を守る「道路交通取締法」としてスタートしたこともあり、例えばスピード違反や駐車違反のように、結果を問題としない。これに対し、危険運転致死傷罪は人が死亡したり、負傷することを構成要件とした「結果犯」であり、道交法の中に盛り込むと異質な存在になる。刑法の改正で対応するという選択肢もあるだろう。

一方、飲酒や居眠り運転が必ずしも事故を起こしたとはいえず、前方不注意などが直接の原因となるケースもあるだろう。業務上過失致死傷罪を適用した従来の事件でも、飲酒運転などと事故との因果関係の立証は難しい。危険運転致死傷罪が創設された場合は、これまで以上にち密な捜査や厳密な運用などが求められるだろう。

2000年12月28日　日本経済新聞
関連記事が6～7pにあります。

私の放置自転車追放作戦

監視の強化、駐輪スペースの確保、厳罰――。放置自転車の追放策として、この三つを挙げる声が目立ちました。自転車そのものは、排ガスなどの自動車公害を軽減するために、その存在が見直されています。だれもが気持ちよく自転車に乗り、歩ける「街のデザイン」を、行政も市民も真剣に考えなければならない時期にきているようです。

駅前を自動車進入禁止に

世田谷区　公務員
富田　悦哉さん　39歳

私は自転車の愛好者です。「地球環境のため、乗るなら自転車」という確信もありますが、根っから自転車が好きなのでしょう。

そんな私がこの問題を考えると「駐輪スペースならあるじゃないか」と思ってしまうのですが。それは現在「車道」の部分です。放置自転車で歩道があふれかえっている傍らで、車道はがらんと空いている。（私にはそう見えます）

今は、行き詰まったクルマ社会を克服し、歩行や自転車を重視した都市交通システムに切り替えていこうという矢先ではないですか。それなのに、自転車のために車道はそのまま、自転車は歩道に追い上げたうえに「追放」では時代に逆行するのでは。放置自転車問題は単に自転車利用者のマナー違反が原因ではありません。限られた都市スペースをどう配分するかが、間違っているのです。

私の提案を極論的に申し上げます。駅前を自動車進入禁止にしてみてください。そして、空いたスペースで駐輪場を整備し、歩道を広げる。人間がゆうゆうと振る舞える都市空間が現出すると思うのですが。

2000年11月19日　毎日新聞

私の視点

子どもがかわいそう

昨年の米子市報十月号に、交通作文の入選作が載っていた。

交通事故のために身内を亡くした小学生が、作文の中で、これ以上犠牲者を出したくないという思いをつづっており、その切実な思いは胸を打たれるほど心に響く作文であった。

その作文の論旨は、交通事故という悲惨な目に遭わないために、横断歩道のない道路を横切るのでなく、既設の地下道を利用してほしいというものだが、この作文を読んで非常にやりきれない気持ちになった。

というのも、作文の根底に「自動車が優先で通るのが当たり前、歩行者は自ら危険を回避しなければならない」という意識が、潜在的に植え付けられているのが見えるからである。

なぜ、昼間でも薄暗い地下道をわざわざ歩行者が通らねばならないのか。なぜ、少々回りしてでも、そんなに労力を使わないで済む自動車が優先で、道を占拠しなければならないのか。すべては間違った「自動車優先」の意識にある。

作文の中に、地下道を使うことを「めんどくさい」という子どもが出てくるが、これはだれが見ても当たり前である。大人が歩くのを「めんどくさ」がって車を使い、行政は、子どもやお年寄りなど歩行者の「めんどくさ」手に使う「車優先」の社会意識を潜在的に植え付け、学校への登下校での歩行者は「おとな」のために、一歩下がって、我慢して歩かねばならないという風に教えこませる行為は、「加害者」以外の何物でもない。

この十年で、米子市内の至る所で新設道路によって地域が分断され、地下道ができている。この現象が果たして「高度な文化」「豊かな社会」といえるかどうか。道路、自動車政策は、ハード・ソフトとも分岐点に来ている。

私はこの作文によって逆に、たとえ交通事故の加害者にならなくとも、車の運転をするだけで、だれかを不幸にしていると教えられる。いたいけない子どもに、大人が好き勝手に伸びやかに、何の不安もなく学校に行き帰りができる環境を、大人が一人ひとり考えていかなければならないのではないか。

この作文を入選作に選んだ「行政」の方々に、この作文を読んでどのような思いを抱いたのか、聞いてみたい気がする。

（米子市東福原、遠藤郁幸、32歳）

2001年1月19日
日本海新聞

交通事故死は社会的費用？

安全白書に遺族ら反発

「人命軽視だ」

「車社会は便利なので、交通事故発生は仕方がない」とも受け取れる表現が「交通安全白書」（二〇〇〇年度版）の中にあると、交通事故で肉親を亡くした人たちから疑問の声が出ている。北海道交通事故被害者の会（前田敏章代表）は、二十六日に開くフォーラムで「車優先社会を容認する人命軽視の考え方で、怒りを覚える」と訴える。指摘を受けた内閣府も、記述の見直しを検討している。

問題視されているのは、白書の第二章「『交通事故における弱者及び被害者』の視点に立った交通安全対策と今後の方向」の序文にある「自動車交通社会の便益の裏返しとしての社会的費用である交通事故の被害」という記述。

一九九五年に高校二年の長女を失った前田代表は「便利な車を使っているのだから、死亡事故も仕方ないという姿勢でいるかぎり、私たちが目指す交通事故根絶はほど遠い」と憤る。

白書の「（交通事故被害の）負担を個人の苦しみとしては可能な限り軽減するため、社会全体がバランスよく負担していく」という表現にも批判がある。夫を事故で亡くした同会の内山孝子副代表は「夫の事故死は社会全体がバランスよく被害を負担した結果だから我慢しなさい、という意味なのですか」と唇をかむ。

クルマ社会を問い直す会前代表の杉田聡・帯広畜産大教授は「重大な被害者が出る交通事故を、政府が『社会的費用』と経済学用語で語る感覚は異常。鈍性はやむを得ないという発想で、事故をなくす努力を放棄している」と指摘する。

前田代表は昨年暮れ、自ら運営する「交通死―遺された親の叫び」というインターネットのホームページに、白書への疑問を書いたコラムを掲載。さらにフォーラムでの討論などを踏まえ、関係省庁への抗議文提出なども検討している。

こうした指摘について、交通安全白書を編集する内閣府の交通安全対策担当は、「意図と違った形で受け止められるのであれば、今後はそのような表現は避けたい」と話している。

「フォーラム・交通事故」は二十六日午後一時三十分から、ホテル札幌ガーデンパレス（札幌市中央区北一西六）で開かれる。無料。問い合わせは被害者の会事務局☎011・253・5130へ。

2001年1月25日　北海道新聞

写真で見るクルマ社会

きょうまで鳥取パネル展を開催

写真パネル展「クルマ社会を考える」が、鳥取市栄町の市民コミュニティーセンターで開かれている。事故や環境汚染、自然破壊に批判的な市民や交通遺児の会の会員らでつくる全国組織「クルマ社会を問い直す会」の県支部が企画した。二十四日まで。

歩道にあふれるように止められた車、わきを大型車が走る危険な道を歩く歩行者など国内の道路事情と、自転車道が整備され、路面電車の活用も見直されているヨーロッパの様子を、約二十五点のパネルで対比している。

同会代表の三田直水さん（四九）＝同市寺町＝は「車いす利用者の協力で、今年七月に鳥取市の歩道などを調べたが、狭く、傾斜がきつく、電柱もあって通りにくかった。車優先社会からの転換が必要だ」と話している。

同支部は今後、積雪時に道を歩いて調査し、結果を要望書にまとめて行政に改善を働きかけていく。問い合わせは三田さん（0857・22・1808）へ。

2001年12月24日　朝日新聞鳥取版

左上の記事に紹介された写真パネル展

事務局より　藤本真一・杉田久美子

■ 飲酒運転外食店対策

運転の可能性のある客に酒を出さないように、という質問・要望書を外食店に出しました。19号でご報告したのと同様なもので、今回は3年目。より多くの団体で連名できたこともあり、より多くの回答を得ています。詳細は次号にて報告予定です。

■ 署名へのお礼

量刑強化・沖縄鉄道・東京大気裁判など、署名運動へ積極的にご参加いただきました方、ありがとうございました。テーマによってはお立場上賛同が難しい方もまた、いらっしゃると思います。幅のある運動として、ご理解お願いいたします。

■ 会を利用してください

全国の会員にお知らせしたい、協力を呼びかけたい、という運動がありましたら、会報への投稿や、発送時の資料同封なども検討できますので、ご相談ください。また、今回同封する葉書で個人情報公開をご承諾くださる方には、承諾者の会員名簿を追ってお送りします。会の仲間の繋がりを交流・運動に生かしていきましょう。

■ 世話人・地域連絡先を募集しています

総会にて新年度の世話人を決めますので、積極的に会に関わられたい方はぜひ立候補してください。また、地域の会員から気軽な連絡が来てもよい、という方はぜひ地域連絡先としてお名前を連ねてください。

■ 雑感

想いの方向・立場の違い・情熱の温度差・個人や家族の状況が違うことを乗り越え、400名近い方がクルマへの問題意識で繋がっていることに、心強さを感じます。報酬なしの世話人はサポートの役目です。できる範囲でご参加ください。総会でお会いできるのを楽しみにしています。（藤本真一）

できる時にできることだけする、ということでお引き受けして、指折り数える程しか手伝わないうちに早や1年。来年度はワイワイ集まっての発送やパネルやチラシ製作ができるといいですね。その時は是非お手伝いに馳せ参じて下さいね。（杉田久美子）

会計より　青木 勝

■ **新年度の会費の振り込みをお願いします。**

ラベルシールの宛て名の上部に「00済み」「01済み」と記載しています。それぞれ2000年度まで、2001年度までの会費を払い込みいただいたことを表しています。

今回は2月15日までに会費納入された方で整理しています。

2000年度、2001年度の会費納入者は、307個人・団体です。地方別の会員数は右表のとおりです（会費納入が遅れている方も含みます）。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。ぜひとも、継続して会員になっていただくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木（p36）までご連絡ください。

★地方別会員人数（個人・団体）

北海道	45
東北	15
関東	181
中部	28
近畿	63
中国	21
四国	4
九州	18
合計	375

小型ステッカーをご利用ください

20号会報送付の際に、会員の皆様に小型ステッカー1シート（5枚つづり）をお送りしました。はがきや封筒に貼るなどしてお使いいただいているでしょうか。さらにご入用の方には実費でお分けしています。杉田聡（p36）宛てに切手で、実費と送料をお送りください。折り返しお送りいたします。

■ 実費・送料等

頒価は1シートあたり70円、送料は15シートまで80円、30シートまで90円、45シートまで140円、60シートまで160円、90シートまで200円、100シートまで240円です。お一人につき最大100シートまでということでお願いいたします。（実費は製作枚数により変動する場合があります。その都度会報でお知らせいたします。）

代表より　三田直水

年に1度の、7回目の総会が近づきました。例年の総会では、約50名前後の方が出席されます。昨年は1日目は総会の他に、「全国交通事故遺族の会」の会長で井手渉さんの講演と、5周年を語る会で会員の意見交換をおこない、夜は懇親会がありました。2日目はマイクを手に、銀座の街を行き交う人々に訴え、会の案内パンフレットを配りました。この間いろいろな方たちと出会え、ほんとうに楽しいひとときを過ごすことができました。

ところで会員の多くは地方の方で、総会だけでなく、ふだんも会員同士でなかなかお会いできることはありません。それゆえ会報は、唯一の出会いの場であると言っても、けっして過言ではありません。会報を通じてお名前を知ることができたり、意見や情報を交換できることはうれしいことですし、有意義なことでもあります。

「クルマ社会」に対する見方や意見は1つであるはずはなく、10人の方がいらっしゃるなら10の感性、10の見方や意見があるかと思います。それゆえ会報は、会員が自由に意見を言い合える場でなければなりません。もちろん、会報を読むだけの方がいらっしゃってもかまいません。しかしできることなら、より多くの方が会や会報あてへご意見や情報をお寄せくださり、ご参加いただけることを願っております。そしてできれば総会へも、ぜひお出かけになってみてください。

編集後記 ●量刑強化や大気裁判など、世論が「クルマ社会の問い直し」を考える雰囲気となりつつあり、会の活動にも手応えが感じられるようになりました。しかし今日、クルマに依存する人々や生活空間の割合も、かつてないほどの高まりを見せています。このままでは単なる「修正されたクルマ依存社会」で終わってしまわないか。新たな工夫が求められそうな、新世紀の幕開けです。（齊藤）●便利だけれど人命や環境等へのリスクはきわめて大きい―このあたり前のことが直視されずに（それゆえにこそ）、わずか半世紀の間にクルマは世を席巻してきました。引き換えに失われてきたものの重さ、問題の深さが、今号の会報にも凝縮されています。でもどの記事も姿勢・視線は前向きで力強い！一人一人の声と行動が世の中を変えていくのだと実感します。（足立）●細い夜道を自転車で走っていたら（ライトもつけて）、左手の路地からタクシーが顔を出しました。当然、一時停止をしてぼくが行き過ぎるのを待つと思ったらさにあらず、自転車は止まるものだと思いこんでいたのか、こちらに向かって右折してきました。直後に互いに急ブレーキ。相手は「危ないだろ！」と怒鳴った感じ。危ないのはどっちだ、オレが自転車でなくクルマだったら出てこないんだろうがバカヤロ、と啖呵を切れなかった自分が悔しいです。（梅沢）