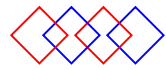


米・加州、温暖化でクルマ6社を提訴



メーカー責任、初めて問う



「米カリフォルニア州が温室効果ガスの排出で同州に損害を与えているとして、自動車メーカー6社を提訴」——9月21日付夕刊各紙(産経は22日付朝刊)が伝えたこのニュースは、関係者に衝撃をもたらしたようだ。京都議定書に参加していない米国内で、こうした動きが出てきたことにも驚かされるが、温暖化とクルマを結びつけて、その責任を自動車メーカーに問う訴訟の提起は初めてで、オークランド連邦地裁がどのような判断を下すか、注目される。

各紙を総合すると、訴えられたのは、北米トヨタ、北米日産、米国ホンダ、ゼネラル・モーターズ(GM)、フォード・モーター、ダイムラークライスラーのクライスラー部門。同州のロッキヤー司法長官は「カリフォルニア州のCO₂(二酸化炭素)のうち、クルマからの排出が30%超」と指摘したうえ、CO₂の増加による温暖化が雪塊の減少、海岸浸食、大気汚染、野生生物への影響、天然林の自然発火などの被害をもたらし、その対策費がモニタリングなどを含め数百万ドル(数億ドルという報道もある)に達していると強調している。

同州では、CO₂対策の一環として、自動車排ガスを規制する州法を2004年に成立させたが、自動車メーカー団体が同法を無効にするよう求めて提訴。今回の訴訟はそれへの対抗措置とも言われている。また、11月の中間選挙と知事選をにらんだ「選挙対策」という見方もあるそうだが、日本では「環境」は票にならない」とされるだけに、「票になる」なら、それに越したことはない。

◇ シュワちゃんvsブッシュ ◇

この報道の1週間後の9月28日、同州のシュワルツネッガー知事が企業などにCO₂などの削減を義務づける法案に署名、成立したことを各紙が伝えた。同州ではCO₂などの温室効果ガスを2020年までに現在の水準から25%削減し、1990年レベルにするという方針を決めている。これに基づき企業などに削減を求めることになるが、その目標削減量は乗用車3,200万台が1年間に排出する量に相当するという。

同知事は「カリフォルニア州は環境保護で世界を指導する立場」「カリフォルニアが米国の環境保護の歴史の流れを変えるだろう」「カリフォルニア州は環境問題で連邦政府の政策を待たずに行動し、世界のリーダーになる」などと発言し、同じ共和党のブッシュ大統領との違いを鮮明にしつつある。

一方、東京高裁は9月28日、東京大気汚染公害訴訟(第1次)控訴審で原告と、被告の国、東京都、自動車メーカー7社などに和解を勧告した。これは気管支ぜんそくなどの疾患に苦しむ都内の住民が、国などの被告に約20億円の賠償を求めている訴訟で、2002年10月の



「大統領、お先に——」

東京地裁の判決では、原告の一部への賠償を命じたものの、自動車メーカーの責任は認めなかった。

しかし、最近になって東京都がぜんそく患者を対象にした医療費助成の新たな救済策を検討していることが明らかになり、都は自動車メーカーに応分の負担を求める方針と言われる。ただ、メーカー14社で構成する日本自動車工業会の内部では、「社会的責任(CSR)を果すべきだ」という企業がある一方、他の自治体への波及を心配するところもあって、微妙な情勢。これが、両者の和解交渉の中で、どのような位置づけになるか。

◇◇ 先例は「有りん合成洗剤」追放 ◇◇

日米いずれも、国ではなく、自治体が仕掛けている点で共通している。その先駆的成功例のひとつが、日本では滋賀県の琵琶湖富栄養化防止条例(1980年7月施行)といえよう。これは、琵琶湖の水質を保全するため、「りんを含む家庭用合成洗剤」の使用、贈答、販売、供給を禁止した条例である。日本石鹼洗剤工業会が猛烈に反対し、国が製造を認めている商品ゆえ環境庁(当時)は静観というより無関心を装う中で、条例は成立した。

これがまたたく間に、全国の自治体に波及。あわてた洗剤メーカーは直ちに、「無りん洗剤」を何事もなかったかのように登場させたのである。自治体は時に、国の政策(不作為)や大企業の抵抗を乗り越えることが可能だ。市民、住民のバックアップさえあれば……。

ミーハーの誇りを免れないかもしれないが、とりあえず、「シュワちゃん、自転車に乗って、頑張っ！」。

トピック

「 “ 放置 ” の削減は自転車活用に不可欠」

柳田副理事長に都知事から感謝状



メルマガ16号でお知らせしましたように、NPO自活研の柳田好史副理事長が10月4日、放置自転車対策の功労者として、東京都知事の感謝状を授与されました。柳田さんが池袋駅西口周辺で、放置自転車に手製の警告ビラをつけ、放置を削減する活動を仕事仲間と約8年間続けてきたことが評価され、表彰されました。



柳田さんの仲間たち

月曜から金曜まで毎日、路上の放置自転車につけた警告ビラの枚数を集計、1ヵ月ごとに報告書にまとめたうえ、豊島区の担当部署などへ提出しています。柳田さんは「始めた当初は、『オレの自転車になにをするんだ』と言われ、胸ぐらをつかまれたこともある。しかし、最近は『ごめんなさい。ちょっと買い物していたもんで』という風になってきた。続けていけば、放置は確実に減る」と、感慨深げです。

約1年前から、地元のNPO法人ゼファー池袋まちづくりと連携して、この活動にボランティアとして参加した人に、じゃがいもや大根と交換できる「アイポイント」を渡し、輪を広げています。「アイポイント」はいずれ、地域通貨として機能させることを考えているそうです。

東京都の駅前放置対策表彰はこれまで、公共駐輪場用に土地を提供している人たちを中心に行われてきたようで、柳田さんらのようなボランティア活動を対象にしたケースは極めて少ないと思われます。柳田さんが「放置自転車の削減は自転車の活用促進にとって不可欠である。自転車を悪者扱いさせないためにも続けていきたい」と強調しているように、放置への対応は自活研にとっても、大きなテーマです。

なお、この表彰式に関して10月5日付の東京新聞朝刊にも掲載されました。

ドイツの小学校における自転車安全教育

道路交通参加者としての状況判断能力は、9～10歳で備わる。したがって、小学校1年～4年の自転車安全教育は極めて重要。

小学1年生では、最初から実際に自転車に乗るのではなく、自転車に乗ったときに予想される動作について、運動場で必要な体操を行う。次に実際に自転車に乗らせるが、印のあるところでうまくブレーキをかけられるとか、片手で運転してボールをカゴに入れる動作ができるかを楽しみながらやらせている。とくに1～2年生は、「遊びを通じて学ぶ」という方法をとっており、並行してバランスをとる動作を学ばせている。3～4年生になると、実際の道路交通の現場で、左折する際の挙手とか、優先権とかの教育練習を行う。最終学年は4学年であるが、カリキュラムは1年間20時間（1時間は正味45分）が平均的な学校である。



「子どもの交通安全」というプログラムはすでに20年の歴史があり、内容は年々更新している。学校における自転車安全教育は極めて具体的な内容になっている。自転車安全教育は、理論と実践に別れており授

業時間のなかでこなされる。実践では、実際にブレーキをかけたり、ゆっくり走ったり、学校の周りを指導つきで走ってみたりする。試験は学校の周りのコースを走ってみて、それを先生がどのような走り方をしているかを観察し合格書を出す。自転車安全養成教育のコース終了後に、ペーパー試験と実技試験をやっているが、小学4年生の90%が試験を受けており、ペーパー試験は年間80万冊が使われている。全員を合格させているが、安全センスの弱い児童に対しては、先生から両親に対して指導書を渡して、教育の徹底を図っている。（石附弘「交通・安全・教育 世界の旅」、「交通安全教育」'06年8月号より）

ドイツ・ミュンスターの自転車交通施策

ミュンスターは市民に自転車の利用を促す呼びかけを行い、多くの市民は呼びかけに応じて自転車を利用するようになり、その結果、市民は自転車で走ることに快適さを感じている。行政が自転車レーンを整備拡張してだけでなく、市民も好んで自転車を利用するようになったため、自転車を取り巻く環境が徐々に整備されてきた。市民からは自転車に配慮した交通政策の推進を求めている。

ミュンスターは自転車の交通事故を防ぐために、様々な努力を続けている。例えば、学校で交通安全の講習会を開催したり、警察官を街中に配置して、電灯のない自転車を厳しく取り締まったり、携帯電話で話しながら走っている自転車から罰金を徴収している。

自動車と自転車と一緒に走る危険な道路では、危険を取り除く努力を続けており、自転車の走行上の安全を高めるように改善を加えている。自転車の利用者に交通事故を起こさないように注意を喚起する「自転車は気をつけて」というポスターを製作している。

横断歩道に一番近い白線が自転車停止線で、その約2m後方に自動車の停止線がある。交差点では、自転車の停止線が自動車の停止線よりも前方にあるため、信号機が青になった時点で、自転車は自動車の前を走ることができる。自転車が自動車の運転手の視界に入ることによって、運転手は自転車の存在を認識し、自転車の安全が確保される。

自動車と自転車の信号機は、それぞれ独立している信号機に切り替わりつつある。自動車用の信号機が青色の時、自転車用信号機は常に赤色になっている。

（長谷川三雄「ドイツで最も自転車にやさしい環境都市ミュンスター」、「国土舘大学政経論叢」132号、'05年より）

放置自転車、15年比11%減、半数以上返還されず 内閣府まとめ

内閣府がまとめた平成17年度駅周辺放置自転車実態調査によると、放置台数は約38万7千台で、2年前の15年度に比べ約5万台、11.3%減少したことがわかった。これは、自治体が撤去回数を増やしていることに加え、路上を含めて駐輪場が増設されていることが原因とみられる。

しかし、平成16年の撤去台数は約274万9千台なのに対し、同年中に持ち主に返還されたのは約130万4千台にすぎず、半数以上は持ち主が現れずに処分されている。この中にはリサイクルされたり、海外へ譲与されたものが含まれるものの、100万台以上が廃棄物となっている。

この放置自転車調査は自治体が17年10月1日に、鉄道駅からおよそ500m以内に放置されている自転車の台数を調べ、それを積算したもので、かならずしも放置の全体像に結びつかないが、一応の目安にはなる。一時期は100万台近くあった放置台数がここまで減ったことは評価すべきかもしれないが、38万台という数は依然多いし、日常、駅周辺で見かける光景は、いかにも自転車活用の阻害要因と言わねばならない。自治体、鉄道事業者、利用者などによる解消のための実効ある枠組みを早く作る必要がある。

放置自転車の多い駅（平成17年調査、〔 〕内は同15年順位）

1	名古屋	3,194	〔3〕
2	大阪	3,166	〔2〕
3	新大阪	2,943	〔4〕
4	武蔵溝ノ口・溝の口（川崎市）	2,640	〔5〕
5	新潟	2,494	〔18〕
6	千葉	2,276	〔28〕
7	栄（栄町）（名古屋市）	2,092	-
8	武蔵新城（川崎市）	2,073	〔11〕
9	元住吉（川崎市）	1,995	〔14〕
10	池袋（東京・豊島区）	1,863	〔9〕

NPO法人発足・エコサイ 3周年記念会合 東京・日比谷で活発な議論

NPO法人自転車活用推進研究会創立とエコサイクル・マイレージ3周年の合同記念会合（自転車DO!カフェ・日比谷）が9月16日、東京の日比谷公園内で開かれました。NPO自活研は7月4日に東京都から認証を受け、9月中旬現在約120人が正会員として登録しています。また、2003年9月にスタートしたエコサイには累計で約3000人が登録。この日はおよそ50人が集まり、自転車に関するさまざまなテーマで議論しました。

ゲストとしてお招きした東京・豊島区の奥島正信・交通安全課長は、同区の放置自転車対策推進税の導入とその後の撤回の経緯を説明、放置自転車対策の課題について問題提起をしました。また、大分、京都などから参加した自活研メンバーが各地の実情を報告したほか、ビデオ映像を参考にしながら、自転車が抱える多様な問題について話し合いました。



NPO法人として正式発足した自治研は、「自転車活用研究会」を6月と8月に開き、「自転車DO!カフェ」を9月（大分市）、10月15日（大阪府堺市）で開催。また、自転車の歩道走行に関する大がかりなアンケート調査を実施中です。