

クルマ社会 を問い直す

http://boat.zero.ad.jp/simi/tnk/
e-mail:kstn@boat.zero.ad.jp



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：古川量巳
連絡先：〒162-0825
東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506 生活思想社内
Tel & Fax 03-5261-5931

編集：杉田正明・木村利雄
入力協力：青木 勝
郵便振替口座：00140-7-39161

49

2007年10月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



鉄道の駅前ロータリーです。タクシープールと“山”の向こう側が駅です。横断歩道が足りません。遠回りさせるには無理があります。(埼玉県草加駅にて撮影：杉田正明)

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

表紙用の写真を
募集しています

目次

リポート

- 「通学路の安全を考えるシンポジウム」で講演
(佐藤清志)2
大野真一さん講演「富山市で日本初のLRTが開業」
報告(清水真哉)7

論文寄稿

- 生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造
「スローライフ交通教育」をめざして(上)(前田敏章)・10
規制緩和とトラック運送業() (川村雅則)15

投稿

- 埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング
～その1「駅」(杉田久美子)18

失恋運転根絶！ 片思い運転撲滅！

- ストップ・ザ・不倫運転！ (小林和彦)20
外気に触れ、歩け、歩け (木村孝子)20
楽しい！儲かる？「脱クルマ」アイデアその16
－商品先物で脱クルマ－ (鈴木浩司)21

案内

- ワーキンググループ案内(前号の補足)22
会員が作成した冊子の紹介
(種村康子「石の上にも10年」)22

会・会員に関する報道・投稿記事ほか

- 会・会員に関する報道・投稿記事23
代表・事務局・会計より、ほか26
案内板・投稿規定28

「通学路の安全を考えるシンポジウム」で講演

佐藤清志（地域活動連絡係）

私は6月9日（土）大阪・豊中市で開かれた「通学路の安全を考えるシンポジウム」に講師として招かれ、参加してきました。シンポジウムには一昨年から3回連続しての参加ですが、今回はこのシンポジウムの運営にも携わっている当会会員でもある八王子の長谷智喜様のご配慮もあり、講演をする事となりました。

この大会は豊中市教職員組合、市PTA連合協議会と毎日新聞・大阪が主催し、毎年開かれており、ご遺族の講演のほか、子どもたちの通学路の安全についての取り組みが発表されるもので、今回で9回目を迎えます。

私の講演の内容は、4年前に交差点での交通犯罪により亡くした当時6歳の娘の交通死を通して、事件が起きた直後からの家族の思いや家庭の変化を伝えました。その中でも特に伝えなかったことは、交通事件の半数以上が発生しているといわれる交差点の現行の信号システムの危険性についてと、子どもの交通事件ではいつでも「子どもが交通被害者・大人が加害者」であるという2つのことでした。

当時6歳の私の娘・菜緒は、地元品川区内の国道1号線・戸越三丁目交差点を母親に続き、自転車に乗り青信号で横断中、同じく青信号で左折してきた大型ダンプにより、横断歩道上で踏み潰されてしまいました。当然、娘には何の落ち度もない事件でしたが、加害車両側も青信号を左折しており、単に前方不注視の「よくある事故」として処理されてしまいました。しかし根本的要因は、青信号でも歩行者と右左折のクルマが横断歩道上で交差してしまう現行の信号システムにあります。このことにより本来、歩行者の聖域である青信号の横断歩道上でも歩行者は、ドライバーのモラルにゆだねるしかない危険地帯となってしまっています。これについて、当時事件現場に「歩車分離式信号」設置の署名活動を行った事、そして設置された事の経緯を話しました。

そしてもう一つは子どもが絡む交通被害はい

つも「子どもが被害者・大人が加害者」である事を説明しました。当たり前のことですが、子どもは運転をしませんので、歩行者や自転車である子供側の被害が甚大になります。また、親のクルマに同乗しての被害も、子ども被害の多くを占めています。これらすべてが大人が加害者になっていること、すなわちこれらを防ぐのは大人側の役目である事を再確認してもらおう意味でお話しました。

今大会では交差点での危険性の問題を解決するために必要な、歩行者とクルマを完全に分断する「歩車分離式信号」を普及させるために「命と安全を守る歩車分離式信号普及全国連絡会（準備会）」の立ち上げを発表し、今後、全国展開していく意向が代表者から示されました。

大会の最後には「安全であるべき通学路で、幼い命が交通事故で奪われている。（中略）命を守るという最も大きなメリットを確信して、今後も歩車分離式信号設置を豊中から発信する」と宣言文が読まれ、大会は締められました。

以下、私の当日の講演用原稿を掲載します。

■娘を“交通犯罪”で奪われて

まず初めに皆様にとっておきたいことがあります。それは「交通事故」という言葉についてです。

交通事故はあって当たり前でしょうか？

毎年7千人近くの方が亡くなっているのに、なぜか慢性化してしまい、あまりの数の多さに犯罪意識が薄れてしまっているのではないのでしょうか？

交通事故は普通、過失犯罪として扱われます。“過失”とは“故意”ではないということです。確かに死亡事故とはいっても、加害者は「殺そうとして殺した」訳ではないのですから殺意の点では故意ではないのでしょうか。だからと言って、交通事故といわれるものの全てが本当に過失犯と言ってしまってよいものなのでしょうか？

「事故」とは英語で言えば「アクシデント」

となり、その意味は「偶発的な事、偶然の出来事」です。被害者からしてみれば、突然クルマという凶器に襲われてしまうのですからまさに予期せぬ事ですが、ドライバー側からすると必ずしもそうはいえないはず。むしろ、わき見などの安全確認の怠りやスピード超過・信号無視など、それら全ては違反行為であり、運転中に常に行わなければならない注意義務を怠っているものです。

昨年福岡で起きた幼児三名の命が奪われた事件についてマスコミはこれらを紹介する際、「福岡で起きた飲酒による“交通事故”では～」などと報道しています。飲酒運転によるものや、ひき逃げ行為のような故意行為が含まれていても「交通事故」と扱うことは明らかにおかしな報道のされ方です。

私はこれらに対しては「交通“事件”」「交通“犯罪”」といった表現が必要ではないかと考えます。その意味を込めて、これから紹介する私の娘に起こった事については「交通事件」「交通犯罪」という言葉を使わせていただきたいと思います。違和感を覚える方もおられるかと思いますが、その感覚がなくなることが交通犯罪を無くすための第一歩だとお考え下さい。

我が家の長女で当時6歳の娘、菜緒は平成15年5月24日午前11時半ごろ、区営のスイミングの帰り道に母親に連なって自転車で国道1号線を青信号で横断中、同じく青信号で左折してきた大型ダンプによって横断歩道上で踏み潰されてしまいました。自重10トンに12トンの荷を積んだ大型ダンプにほぼ全身を踏み潰されたのです。死因欄には全身挫滅と書かれており、頭は完全に潰された状態の即死でした。

事件現場は私の会社のすぐ近くでした。知らせを聞いてすぐに自転車に乗り、大学病院へ向かって走り出しましたが、あまりに急いだせいか、途中で自転車のチェーンがはずれてしまい、自転車をその場に置き捨てて、そこからは走って病院に向かいました。

事件からいくらか時間が経たずに駆けつけたのですが、そこで対面した娘には以前の可愛かった顔はなく、娘には申し訳ないのですが、歯

茎が飛び出した、まるでオオカミのような形相としか思えない遺体が横たわっていました。そのあまりにも変わり果てた容姿を見て娘と信じる事は出来ませんでした。唯一踏み潰されていなかった手を何気なく握り締めた時、うそであって欲しいと思っていた私の中に、いつも手をつないでいた時のあの感触がよみがえり、娘を確認したのでした。

私の対面は、それでも病院である程度整った状態での対面でしたが、妻は事件に立ち会っており、踏み潰され、内容物が散乱してしまっている悲惨な状態を直後の現場で直視してしまいました。当時妻は臨月を迎えていましたので、その影響も心配されました。

そのような娘の状態でしたので、身内にも見せることが出来ませんでした。葬儀社の方から「電車の飛び込み事故でも顔を復元できた業者がいる」という話を聞いたのでお願いし、可愛かった顔をした写真を急いで探して用意したのですが、その業者の方は娘を見るなり「これだけになってしまうと不可能」と、用意した写真をその業者に見せることはありませんでした。

結局、娘は白い布に覆われたまま、私以外の身内には「さよなら」のお別れに顔を見せる事さえ無く、茶毘に付されました。

交通事件は犯罪の中でも軽く扱われがちですが、娘のように、その結果の悲惨さにおいては殺人事件など以上の凄惨なものの方が多くかもしれません。

誰とも顔を合わさずお別れした娘の遺骨は事件から4年近くなる今でも納骨せず、家族とともに家におります。

妻が出産間近ということで事件の日の朝、私は横浜の実家に住む母に、出産時に4歳下の弟の面倒をお願いする電話を入れていました。その日は私の父の月命日で、ちょうど事件が発生した時間には、母は鎌倉にある父の墓参りをしていました。母は携帯電話を持っていないので、事件の連絡をすぐにしなかったのですが、連絡が取れずにいました。そこで事情を知った伯父が機転を利かせて、霊園の事務所に連絡を入れ、園内放送で呼ばれた母は、霊園内の事務所の電

話でその連絡を聞くことになりました。

母はその日の朝に私が連絡した出産話のことがあったので、てっきり出産の連絡が入ったのかと受話器をとったそうです。その電話が初孫の死の知らせだったのです。

父も仕事上の転落事故で亡くしている母が、その父の墓参りの場所で、出産の知らせだろうと取った連絡が初孫の死などとは、どれだけのショックを受けたかは、私にも想像すら出来ないところです。

事件から2週間後に妻は男の子を無事出産しました。亡くした娘とはすれ違いの姉弟です。この子が生まれたとき、事件のショックのせいなのか、ただホッとした思いのみしか記憶になく、悲しいことにそれまでの2人の出産の時のような喜びが全く湧きませんでした。この事は何の罪もない、無事に生まれてきてくれた息子には親として本当に申し訳ない思いがしています。

この子の誕生を我が家で一番待ち望んでいたのは亡くなった娘でした。娘は出産前、妻に「弟の面倒は私が見るから、産まれる赤ちゃんの面倒はママが見て」と言って楽しみに妻のお腹に話しかけていたそうです。その声の主がいなくなってしまったのですから、生まれてきた子どもどう思ったのでしょうか？

性別の違いはあるとはいえ、産まれてきた子は不思議なくらい娘の生まれたときの容姿にそっくりでした。似ているからといっても私達家族にとっては娘とは別の新しい命という思いがあるのに対し、周囲の方からの「生まれ変わりだね」とか「お姉ちゃんの方まで元気に育って」との励ましの言葉を頂くたびに、なぜかやるせない思いを感じていました。

またこの子は娘の事件のたった2週間後に生まれてきました。ということはこの子の成長していく年月は、イコール娘を失った経過時間ということになってしまい、そんなことを考えてしまうと手放しに子供の成長すら喜ばない自分がいました。

無事に生まれてきてくれた誕生も、そして成長すら素直に喜んでもらえない子のことを考えると、「何とダメな親なのか」と息子にとっての

将来の影響をも心配してしまいます。

あまりにも悲惨な娘の事件の被害体験は私達家族に多くの影響を与えました。そんな中で、私が事件を通して強く感じている事が3つあります。

まず第一に、娘が青信号を渡っていて生命を奪われてしまったということです。

娘はなぜ交通ルールを守り、青信号で渡っていたのに死ななければならなかったのか？ それは交通システムに原因があるからです。現行の信号システムでは歩行者が青信号の時、同じ進行方向のクルマも青信号で進み、右左折するクルマと歩行者は交わってしまいます。当たり前のような事なのですが、このため交通ルールを守っている者でさえ被害に遭ってしまっていたのです。

イギリスなどでは歩行者とクルマが全く交わる事のない『歩車分離式信号』のシステムがほとんどの交差点信号機で導入されているそうです。日本でも渋谷のスクランブル交差点などで同様のシステムが取り入れられていますが、まだ全体の約2パーセントの設置しかありません。

娘の事件を機にこんな簡単などころの危険について何の疑念を持たずに今までクルマ優先の社会に生きてきた自分を恥じずにいられません。

二つめは、加害車両には『スモークフィルム』という視界を妨げるものが装着されていたということです。スモークフィルムとは窓ガラスに装着し、外からの光などを妨げる目的のものですが、サングラスをかけた状態になるので当然車内から見た外の視界も悪くなってしまいます。このためフロントや運転席両サイドのガラスには光の透過率が70%以下のものについての装着は違反とされているのですが、この危険なものがなぜかタダでさえ危険な大型のトラックの運転手の中で流行ってしまっています。装着の理由は「かっこうつけ」などの安易なものです。娘の加害者も「女性ドライバーと悟られ、なめられたくない」「車中での食事を外から見られたくないため」と装着の理由を述べていました。

このように危険な行為が死亡事件の要因となっているにもかかわらず、刑事責任においてはさほどの反映がされないものになっています。違反行為としても整備不良での減点ほどの概念しかないことで、この危険行為が何のためらいもなく破壊力の高いトラック業界で流行ってしまっているのです。これは許しがたいことです。

三つめは『ひき逃げ』という行為についてです。娘の事件でも加害者は現場から100メートルほど離れた地点までノロノロと走り去ったところで、停車中のドライバーによって停止させられました。この行為に対し、私たち遺族は『ひき逃げ』行為ではないかと検察で訴えましたが、「ひき逃げは“故意犯罪”で本人の故意を立証できなければ無理」と、「何かを踏んだが人だとは思わなかった」と言っていた加害者の言い訳を理由に起訴されませんでした。この「分からなければしょうがない」「本人が分からないと言う限り、故意性は立証できない」との見解でこれまでも多くの大型運転手がひき逃げの罪を免れています。

ひき逃げとは悪質卑劣な行為で、その場で救護すれば助かる命をみすみす置き去りにし、死に至らしめるという未必の故意の『殺人』に相当する行為です。この卑劣な行為が、交通事故だからと言ってあまりにも軽く処理されている現行の司法に憤りを感じています。

娘の加害者は結局『ひき逃げ』の罪としては起訴される事なく、業務上過失致死罪で禁錮2年6月の刑に処され、昨年末にはすでに出所して来ています。

この量刑が妥当か否かは人それぞれの見解があるかと思いますが、被害者・遺族にしてみれば、交通事故という過失犯で裁かれてしまう事自体、納得が出来ないところです。

一昨年、最高裁では袋小路の生活道路内で遊んでいた幼児が、同じくそこに住む者のクルマによって跳ねられ死亡した事件の民事訴訟がありました。この事案に対し裁判所は、「しっかりと子供を見ていなかった」と、親の監督不行き届きの責任を過失理由に含む判断が出されま

した。

生活道路とは字の通り、人が生活していくために不可欠な道です。そして子供にとって遊びとはその生活の大部分を占める活動の一つです。地元住民でもある加害者は子供がそこで遊んでいることを充分に知りながら注意をせず、子供の生命を奪いました。このような事件においても被害者側の過失を認めてしまう司法判断は、まさにこの国のクルマによる加害者天国を象徴する判決であると思います。

娘の死後、私は人の死についてどこか避けてしまうところがありました。他の葬儀の席に参列する際にもご遺体の顔を見てお別れすることなど全く出来なくなってしまいました。しかしあるご遺体との関わりからその考えが全く変わりました。

その方は母方の身内で、ご高齢の大往生ということでご自宅に横たわっておられるところでお会いしました。考えが変わったのはその方の顔を見た時でした。その方のお顔は今にも起き出しそうな、とても穏やかで優しい寝顔のような容姿をしていました。何か輝きにも似た神々しさがそのお顔からはあふれ出ていました。それを見た時「人の死とは、本来こういうものなのだ」と人の死についての思いが変わったのです。それまではどこか暗い、悲しいイメージしかなく、その上に娘の事件の衝撃を受けたために、できれば避けて通りたいものとなってしまいました。しかし「死」とはその人の最期であり、人生の最終点であると考え、たとえそれが病気などによる短い命であったとしても「お疲れ様」と見送ってあげる大事な時間なのであると考えることができたと同時に、顔をあわせてのお別れも出来なかった娘の死は到底「人の死様」ではないということであらためて感じ、人としての死を迎えることもできなかった娘の事に、より一層の悔しさを思い起こしました。

事件後は交通遺族が集う団体に参加し、同じように不幸にして遺族となってしまった方々の支援や遺族の立場からの事故防止活動を行っております。また、事件直後から娘のクラスメー

トのご家庭や同じ小さな子を持つお母様方からは大変良くしていただいていたのですが、その近隣の方からお声掛けをいただき行った活動が、先にも紹介した、娘の事件現場への「歩車分離式信号機」の設置のための署名活動です。このような活動を周りからのお声掛けを受けて始める事ができたことは、遺族となってしまった私達にとってはとても心の支えになりました。

署名活動は娘の翌年の事件の日まで続き、ちょうど一周忌になる平成16年の5月24日には地元である品川区の区長に直接要望として届けることが出来ました。そしてその年の12月には皆さんとの願いが叶い、娘の事件現場に「歩車分離式信号機」が設置されました。

事件後のある日、娘の4歳下の弟から交差点をわたる際、「青は渡っていいんだよね」と聞かれたことがありました。私は青信号で渡っていて生命を失った娘のことが頭をよぎり、即答で「そうだよ」と答えることが出来ませんでした。しかし今では、娘の事件現場においては「青だから渡っていいよ」と子どもたちに堂々と言える交差点となったのです。

その後も活動をしていた私にその翌年、悲しい知らせが届きました。それは娘の幼稚園でのクラスメートであった男の子が亡くなったという知らせでした。しかも娘と同じく交差点を青信号で渡っている交通死です。

放課後、お友達とともに児童館から家への帰り道に、通っている小学校の目の前を走る環状7号線という幹線道路を青信号で渡る際、対向から同じく青信号で右折してきた宅配トラックに横断歩道上で轢かれてしまいました。お友達の方は軽傷で済んだようですが、クラスメートだった子はトラックの下敷きとなり、娘と同じ病院に運ばれ、息を引き取ったそうです。

私が今まで行ってきた活動は一体なんだったのだろうか？

娘のお友達まで犠牲にしてしまい、娘に何と謝ればいいのか？

悔しくてたまりませんでした。

私が以前聞いた、一度にお二人のお子様を亡くされ自身も重度のやけどを負った交通遺族が、

ある講演の中で「このような悲惨な目にあったからといって、我が家の残された家族にはもう同じ事が起こらないという保障はありません」と述べられていました。そのとおりであり、これだけのクルマ社会においてはその確率も高いものといわざるを得ません。私自身も、もうこれ以上の後悔をしないためにも、活動への力を一層強めていこうと考えております。

最後に私を含めた全ての大人たちをお願いしたいことがあります。それはクルマ社会のなかで、子供が被害にあっている交通犯罪の予防は「大人の責任」であるということです。

子供が絡む交通事故ではその全ては必ず「子供」が被害者で「大人」が加害者です。

子供側の飛び出しを事故原因とするものもよく聞かれますが、それでもその道は高速道路のような自動車専用道路ではなく、歩行者が行き交う生活道路がほとんどのはずです。そのような道で「子供だから飛び出しではないか」などは、大人側の都合の良い言い訳に過ぎません。

クルマ側が止まれば大事故には到りません。動いているから凶器であり、動くクルマには大人であるドライバーが乗っています。自身も凶器の一部となっていることを忘れないで下さい。

少子化が社会問題になっている現代において、元気に生まれ育っている子どもたちを大人たちがいとも簡単にクルマという凶器で命を奪うことは戦場で犠牲となる子どもたちと何ら変わりありません。この国の、いえ世界の子どもたちを「自動車戦争」という戦場にさらさないで下さい。

大人側が意識を変えれば、未来ある子供の生命が救えるということを常に忘れずに運転していただきたいです。

愛する我が子を奪われた親から、全てのハンドルを握る方々への願いです。

(東京都品川区在住)

*このシンポジウムの報道記事が23ページにあります。

大野眞一さん講演 「富山市で日本初のLRTが開業」報告 清水真哉（世話人）

5月19日（土）本会総会に際しての企画の一つとして、開業一周年を迎えた富山ライトレールをテーマとして、LRTシステムアドバイザーである大野眞一さん（別項講師自己紹介参照）に「富山市で日本初のLRTが開業」と題して講演をして頂きました。

海外で路面電車の再評価、再導入が進むなか、世界的な路面電車ルネッサンスの流れに明らかに乗り遅れた感のある日本で、単に低床車両の導入にとどまらない、本格的なLRTシステムの最初の事例となった富山ライトレール一年目の総括を学習することにより、公共交通とまちづくりのあり方について会員の間で理解を深めようという趣旨で、この講演は企画されました。

■ 大野眞一講師の自己紹介

1965年から2003年まで新潟鉄工で鉄道、都市交通システムなどの業務に従事。大阪、横浜、広島、関西空港、ゆりかもめなどゴムタイヤ新交通システム、名古屋ガイドウェイバス、熊本、岡山、富山のトラム/LRTなどを担当。2005年以降は独立してLRT計画の支援、海外技術の紹介、各地のNPOへ参加。

■ 大野講師による講演内容案内

日本への導入は困難とされていた次世代型路面電車LRTが富山市で2006年4月29日に開業しました。

高齢社会や環境問題がクローズアップされるなかで、典型的な「クルマ社会」である地方都市では、皆さんがご存知の通り、ローカル線鉄道、バスなど公共交通は規制緩和もあって危機的状况に陥っています。

その中であって、富山市の新しい取組みは、公共交通を軸とした「まちづくり」の先進的な事例として評価できると思い本日紹介する次第です。

■ DVD上映前の大野講師のお話

私（大野講師）は富山ライトレールに関しては計画段階から参加していましたので、富山ライトレールについてこうして紹介できることを嬉しく思っています。

あくまでも富山市がどのように考えてLRTを作ったか、また現状がどうなっているかという話を客観的に、富山市の資料を使って紹介したいと思っています。

LRTがいいという話は15年位前から出ていました。色々な団体や自治体が導入を検討しましたが、ハードルはなかなか高く、LRTは日本では実現出来ないのではないかという悲観的な話になっていました。

ところが富山市が色々検討したところ、LRTをやってみようという話になり、2006年4月29日に開通に至りました。これは画期的なことではなかったかと思います。

社会的には環境問題や高齢化問題がクローズアップされてきた中で、富山市は地方都市の一つではありますが、特にクルマ社会です。ここに至るまでの富山市の努力には大変なものがあったと思います。

更に路面電車の評価が高かったので、公共交通を軸としたまちづくりの事例として全国的に有名になりつつあります。「クルマ社会を問い直す会」という名称にも合ったものがありますので、紹介させて頂きたく思います。

■ 富山市作成のDVD「富山ライトレールの事業概要」の上映

「規模は小さいですが、欧州の先進LRTをデザイン、快適な乗り心地、低い騒音・振動などで凌駕するLRTが誕生しました。旧JR富山港線を改修してLRTが誕生するまでを富山市が作成したDVDで紹介します。」

内容省略

■ DVD終了後のパワーポイントを用いた大野講師のお話

DVDでかなりのことはお分かり頂けたかと思いますが、その後のデータがありますのでパワーポイントで説明いたします。

富山ライトレールは全線7.6kmあります。全線が単線というローカル線の規格であるため、運行間隔は10分間隔が限界で、将来乗客が増えた場合は車両を長くして対応することになります。将来一部複線化の予定で、ダイヤに余裕が出来るかもしれません。

10分間隔は地方路線としては十分なサービス水準かもしれませんが、朝のラッシュ時は積み残しとまではいかないまでも、かなり混雑しています。

電車は床の高さは26cm。速度は70kmまで出ることになっています。全低床車。

内装は日本の設計事務所のデザイン、間接照明などモダン。

電停は十分な広さ、幅を持っていて安全。バリアフリーのスロープ。

静止(?)軌道だと補助金が出ます。走行している車両を横からも見て欲しい。ヨーロッパでも、これほど静かな軌道は珍しい。

臨時の百円運賃はなくなったが、パスカというICカードで乗れば20%のプレミアが付く。そのため現金の客が減ってきた。

利用者数について。140万人位。当初は休日の利用者が多かったが、それはさすがに減りました。JR西日本の時代と比べて平日で二割、休日で五割増えました。平日は4000人から4800人、コンスタントに乗っている。

JR時代よりも昼間の時間帯の乗客が著しく増えたことに意義があります。新しいLRTの効果。予想よりも多くなっている。年代別でいくと50代60代、とくに60代の人が増えている。

増加した利用者の以前の利用交通手段。新規の利用者は平日で千人位増えた。自動車からの乗り換えも多い。その理由は、10分間隔の高頻度運行と、バスにはない定時性が確保されていること。バリアフリー。富山港線時代よりも駅が五つ増えたことなど。

開業二ヶ月で、利用者ではなく市民にアンケ

ートをとった。「評価する」と「大体評価する」を併せると9割が評価。

日本鉄道賞など多くの顕彰を受けた。市長をはじめ市の幹部も、全国的に評価されたということ喜んでている。

岩瀬浜の公設民営の観光施設の客が増えた。カフェやレストランの客も増えた。ヨットハーバー。オープンカフェなども出来た。

富山地方鉄道市内線との環状線計画がある。古い路面電車は沿線住民には便利だが、音はうるさく市民の評判は良くない。市役所、県庁や古い市街地と直接結ぶ。

富山市の人口密度、中心部はどんどん空洞化している。

交通手段分担率の今のところ一番新しい1999年の調査では72.2%が自動車依存。通勤に限ると83%が自動車通勤している。

一方、住民の三割は自分で自由に使える車を持たず、女性や高齢者を中心に、移動手段に不自由している。高齢化でこの問題は深刻化していて、年をとったら街に出るなというに等しい。

コンパクトな街づくり。公共交通の近くの便利な所に住んでいる人は市民の三割しかいない。この割合を増やそうとしている。

高山線や富山地铁、バスも含めてネットワークを作っていこうとしている。分散化した住宅地で自動車がないと移動しにくい。一時間に一本というようなバスでは不十分。串(公共交通機関)と団子(都市集積)という概念。質の高い公共交通で街を繋いでいこうとする新しい富山のコンパクトシティの考え方。

これで富山の話は終わりますが、フランスのパリについて紹介します。ここには地下鉄がたくさん走っていますが、新しいトラムが出来ました。環状線の計画の南側の一部が完成しました。同時に自転車道も整備しました。

■ 講演後の質疑応答

Q. 開業当初の百円の暫定運賃が二百円になった。乗客は減っていないのか。

A. 百円にも9時から16時までの時間制限があった。65歳以上は百円の特別料金になっている。一般の人もカードを使えば二割引。採算

がとれている。

Q. 運休、遅れ、トラブルはなかったのか。

A. 朝のラッシュで遅れると、単線なので波及しやすい。その対策として「後乗り前降り」であるのを、9時半までは後寄りの乗車用ドアからも降りてよいようにした。慣らし運転を一ヵ月しかしなかった割には初期故障は少なかった。

Q. 自治体の費用負担が三億円だったというのは本当か。

A. 軌道を敷く際の道路の埋設物の移設等の費用が別に掛かっているの、別名目で支出はもっとあるはずだが、公表されていない。

Q. なぜLRTが富山で一番最初にできたのか。

A. そもそもは新幹線駅の駅舎の建設に際して邪魔になる富山港線をどうするかというところから始まった話。30億円位、富山港線の連続立体交差のためにお金をとった。それを使って路面電車化すればお釣りが来るのではないかと、国の側から出た話。富山市はそれに従っていった。富山市の自主的な仕事ではなく、国がLRTのモデル事業として始めた。

Q. 富山市民へのアンケートでLRTを評価していない人が一割程いるようですが、その理由は。

A. 聞いていないので知らないが、今回のLRT路線で直接恩恵を受けるのは二、三割ほどの一部地域の住民である。神通川に架ける橋の整備など道路渋滞の解消にお金を掛けて欲しいと思っている人もいるのではないかと。

Q. 専用軌道部分も路面電車か。

A. 専用軌道部分は鉄道です。

Q. 他の低床車両を導入したところとの違いは。

A. 世田谷線などは低床車両を導入しただけで、快適性や車両速度などは少しも改善していない。機会がありましたら富山まで是非一度乗りに行ってみると、違いが一番よく分かると思います。

■ 講演企画者・記録者より

以上が総会時の講演会の記録です。

富山ライトレールは2006年4月29日に開業した訳ですが、全くの新線とは違います。富山港線というJR西日本から受け継がれた遺産を基にした既存路線の近代化と捉えるべきでしょう。まだ本格的なLRT時代の開始とまでは言えません。

しかし新時代のLRTが走り始めたことには間違いありません。これが成功し、街にLRTがあることの意義がはっきり目に見える形となれば、富山のように利用可能な遺産が無く、より大きな新規投資が必要な都市（堺市や宇都宮市など）において路面電車を新設しようという動きにも弾みとなるでしょう。

富山市においてこれからも注目していくべき事としては、LRT沿線への公共施設・商業施設および住宅の集中が進み、LRTがコンパクトシティの核となっていくのかという点を挙げたいと思います。

また講演にも出た話ですが、駅の南にある富山地鉄との接続が実現するかという点にも注目が集まります。

最後に、講師を引き受けて下さった大野眞一さんに改めて御礼を申し述べたく思います。

（千葉県習志野市在住）

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を「スローライフ交通教育」をめざして（上）

はじめに

近年、交通死者数のわずかな減少をとらえ、安全対策が奏功しているかのように喧伝されることがあるが、事故件数と負傷者数は減っていないのであり、警察庁の統計は24時間以内の犠牲者を死亡としていること、頭部外傷による重度の後遺症は最近10年間で2倍になったという現実^{注1)}などを直視するなら、道路交通事故被害は依然深刻な事態と認識すべきである。

WHO（世界保健機関）は、2002年の1年間に世界中で道路交通事故により亡くなった人は120万人、負傷した人は5000万人と推定されるという衝撃的実態を報告した。^{注2)}

「交通戦争」の惨禍を防ぐことは世界的課題であるにも拘わらず、クルマ社会のもたらす負の側面に追いつけない社会という現状がある。日本も例外ではない。

そして、学校教育における大勢の交通教育は、技能による「安全」教育に偏り、モータリゼーション拡大に順応的でこれを補完する役割を果たしている。

2000年に発足した「交通教育研究会」は、クルマ社会を問い、総合的な交通教育をめざして活動してきたが、2006年、「スローライフ交通教育の会」（Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife 略称：ITTES）と名称を

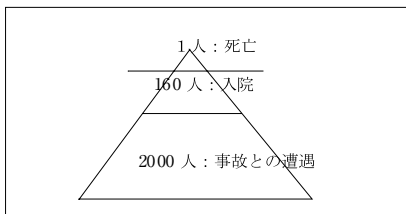


図1：死亡1例に対する入院、事故数（0～14歳 オランダ）

変更し「持続可能な社会に向けて、生命・環境・エネルギーの各面に配慮した交通体系の追求と、これを保障し得る人権の尊重、ならびに生活空間の形成に寄与する学校教育の振興と主体的市民の形成」（会則より）を目的に研究および実践を進める会として再出発した。^{注3)}

本稿では、児童生徒の安全が脅かされている実態、およびその中で高校生の意識を明らかにしながら、生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造をめざす「スローライフ交通教育」の理念と端的実践例、課題について報告する。

I 交通禍に脅かされる児童生徒の生存権

ユニセフ（国連児童基金）は、2001年2月、「豊かな国の子どもの事故死」^{注4)}という報告書で、加盟26か国の1991～1995の5年間の統計から、10万人当たりの事故死率を算出（日本は8.4人。最も少ないのはスウェーデンの5.2人）。最大の原因は交通事故で、事故死の41%を占めると警告した。

この中に「事故の氷山図」があり、子ども（0歳から14歳）の事故被害で1件の死者の背景に160件の入院、2000件の事故があることも指摘している（図1）。

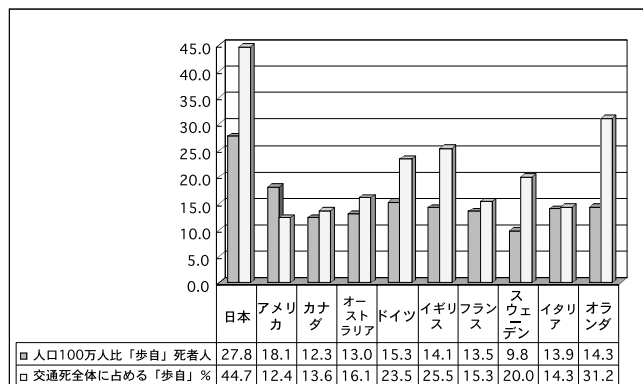


図2：歩行および自転車乗車中の交通死数2005年の国際比較。棒グラフ左は、各国の人口100万人当たりの歩行中、自転車乗車中の死亡数（人）。同右は交通死全体に占める歩行中、自転車乗車中の死亡の割合（%）。数値軸は共用。

また、図2のグラフ^{注5)}から明白のように、日本は、歩行あるいは自転車乗車中の交通死の割合が欧米諸国に比べても図抜けて多く、児童生徒の危険な状況がうかがい知れる。

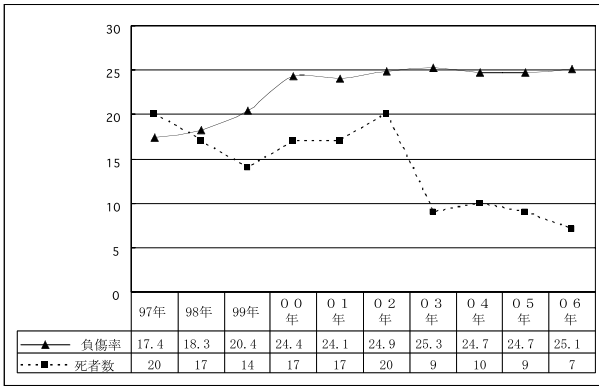


図3：道内児童生徒の交通禍死者数と在籍1万人当たりの負傷者数。数値軸は共用。

当地北海道においても、先頃小学生の交通事故増に警鐘が鳴らされた^{注6)}が、道内の小学生から高校生までの児童・生徒が、歩行あるいは自転車通行中に遭う交通禍は、2001年以降1万人当たり25.0人(01～06年の平均)と高止まりである。

車両同乗中の被害も含めると、道内だけで毎日6.2人が傷つき、毎月1.2人の割合で尊い命が奪われている(97～06年の平均)という深刻な事態が続いている。^{注7)}

生徒の置かれている危険な実態を、札幌市内A高校(1年生と3年生対象、計578人、2005年秋調査)および札幌市内B高校(全校生対象、計1057人、2002年春調査 斜体で表記)において調査した。^{注8)}

「事故にあった経験」はそれぞれ578人中83人(14%)、1057人中188人(18%)に及び、A高校では、そのうち2割の17人が2回以上も遭っている。被害の程度は、入院・通院がそれぞれ、11人(1.9%)、27人(2.6%)、軽い怪我が38人(6.6%)、101人(9.6%)であった(図4)。態様は自転車通行中が77%、66%と圧倒的に多く、被害体験は年齢の高い3年生の割合が高い。

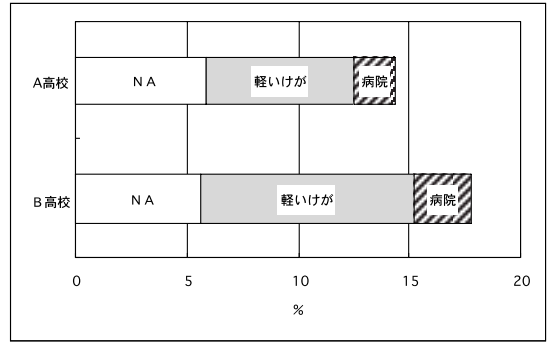


図4：事故に遭った経験者の割合と被害の程度

また、図5のように、「クルマにより危険を感じたことがある」が321人(55.5%)、651人(62%)に上ること、さらに2回以上あるのが255人(44%)、503人(48%)にも達することは、先述の「事故の冰山図」を裏付ける。

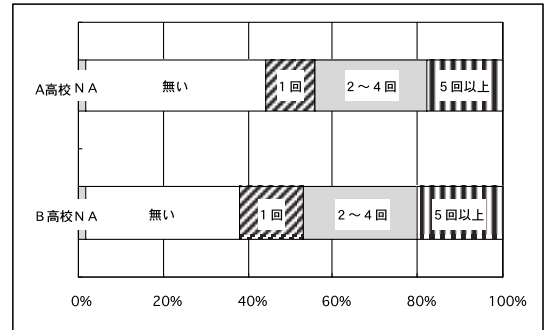


図5：クルマにより危険を感じた経験

そして注目すべきは、実際に被害に遭った場合も、学校や警察に届けられない割合が非常に高いことである。(図6)

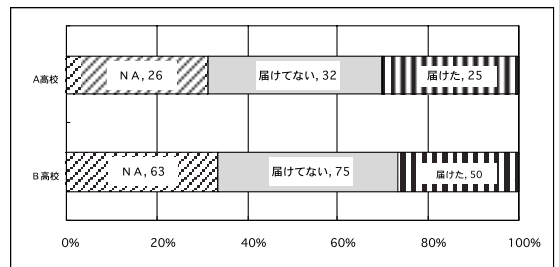


図6：図5の中での学校や警察への届けの割合

事故に遭ったと回答した83人、188人の中で、学校又は警察に届けてない者が32人(39%)、75人(40%)と、「届けた者」25人(30%)

50人(27%)を上回っている。

被害者であるのに、「注意が足りないから被害にあった」などと逆に叱責されたりすることが要因の一つと思われるが、統計に表れる数以上の被害が予想できる。

このように、生徒にとって通学などの生活道路は正に危険極まりない空間となっており、総括すると、北海道内において高校3年までに、およそ6割の生徒が危険な場面に遭遇し、2割に近い生徒は実際に被害を受け、約2%の生徒が病院にかかるという憂慮すべき実態が浮き彫りになる。

II 「クルマ優先社会」と若者

1 「クルマ優先社会」

私事になるが、筆者の長女(当時17歳)は、1995年、学校帰りの歩行中に、カーラジオ操作の脇見運転という前方不注視の運転者によって、理不尽に命を奪われた。遺族となり、悲嘆と絶望の中でさらに心を痛めたのが、娘の受けた「通り魔殺人的被害」を「仕方のない事故」と軽視する社会の扱いだった。当時の裁判官は、加害者の罪状について「数秒間のちょっとした不注意であり、往々にありそうな事」と、不当な執行猶予付き判決の「理由」を述べた。命の尊厳をいとも簡単に踏みじめるこの不条理な社会の背景に、マインドコントロールされた「クルマ優先社会」が厳然と横たわる。

宇沢弘文は「自動車の普及によって、他人の自由を侵害しない限りにおいて各人の行動の自由が存在するという近代市民社会のもっとも基本的な原則が崩壊しつつある」^{注9)}と指摘していた。自動車メーカーは、若者をターゲットに、クルマのスタイルやスポーツ性を強調し、バラ色の「クルマ社会」の一員となることを誘う。とりわけ歩行者、子ども、お年寄りがクルマから受ける被害は生存権という基本権の侵害であるにもかかわらず、「利便性」や「経済効率」を絶対視する「クルマ優先社会」は、この犠牲を「便益の裏返しとしての社会的費用」^{注10)}と容認する。

なお、ここで使われている、犠牲を容認し社会全体で負担すべきという「社会的費用」は、

宇沢弘文などが、交通事故被害などをもともと発生してはならないものとし、そのためのインフラ整備の費用を内部化 - 自動車通行者に負担 - させるために用いた概念とは似て非なるものであることを付け加える。

2 「イニシャルD」にみる若者の意識

「INITIAL(頭文字)D」という講談社のコミックがある。ゲームのキャラクターともなり映画化もされた。若者に人気があり、影響を受けた青年が加害者となった事例が2003年に北海道深川市でも起きた。

裁判でも明らかにされたが、運転していた学友(=被告)が、物語の主人公に憧れ、公道での峠下りに向かう途中、時速100キロを超えて暴走し、カーブを曲がり切れず電柱に激突。助手席の青年が犠牲になった事件であり、被告の青年は危険運転致死罪の適用となった。ちなみに「イニシャルD」はドリフトのD。ドリフトとは、コーナーの進入で意図的にリヤタイヤを滑らせ、ステアリングとスロットル操作でスライドさせたままコーナーを回るというドライブテクニックを言う。主人公は家業の豆腐屋を手伝う普通の高校生であるが、何と中学1年の時から元ラリー屋の父に自家用車で豆腐の配達を手伝わされ、無免許で公道の峠道を走りドライブテクニックを身につけたという不法極まりない設定の物語である。

これについて、先述の札幌市内A高校で行った意識調査結果を図7に示すが、男子の4人に1人が興味を持って本を読み、映画館まで足を運んでいるなど、肯定的受け止めは多い。

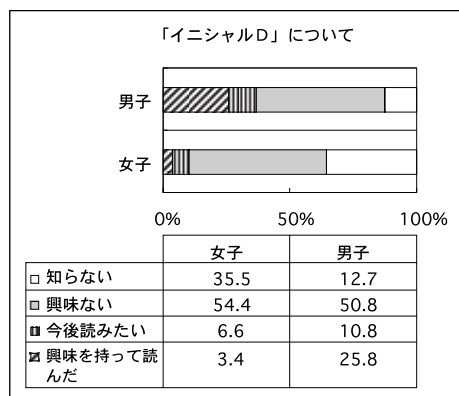


図7: 「イニシャルD」について

もちろんここでの「興味あり」がイコール実際の「暴走運転」ではなく、あくまで物語世界のことと理性的に捉える者が大多数とは思いう。しかし不法行為をヒーローに仕立てあげ、日常化させているこの物語が、徐々に理性を麻痺させる役割を持つ問題作品であることは間違いない。実際に、道内のある少年院でイニシャルDについて尋ねたところ、全員が知っていた。

この出版や上映に際し、社会的批判がほとんど為されていないことは異常と思われる。若者が幻想としてのクルマの虜にされ、加害者予備軍としての危険に晒されているクルマ社会の典型的断面と言える。

3 被害の立場から一転、加害者予備軍に走る生徒
 そして学校現場で実践される大勢の交通安全教育は、意図しないまでも結果として、この「クルマ優先社会」に無批判な構成員を産みだしている。生徒は、自身重大な危険に晒されている高校時代までの被害の立場から、免許取得後は一転、いとも簡単に他者をも危険に陥れる加害者予備軍となる。

そうした危惧の一例だが、札幌市内高校の青信号で横断中に左折トラックに轢かれた学友の死を悼む文集^{注11)}に、「全てが偶然でした」「車によけてもらうのではなく、自分からよけるようにしなくてはなりません」など、交通犯罪被害を「仕方のない事故」と捉え、被害者としかなり得ない歩行者自らが責任を負おうとする倒錯した意識を反映した記述があり愕然としたことがあった。

上記の高校生の受け止めが果たして大多数なのかどうか、先の札幌市内A高校における実態調査の項目に加えたが、結果は杞憂ではなかった。質問項目と結果(図8)を示す。

6年ほど前、札幌市内の高校1年生(女子)が、登校途中、青信号で横断中に左折トラックに巻き込まれ、即死されるという大変痛ましい事故がありました。

次の一文は、同じ学校の高校生が事故後「交通事故」について書いた感想の抜粋です。もし皆さんがこの立場(同じ学校の生徒が、

同じような事故で命を失った)とすれば、どの感想に一番近いですか。

- ①完璧な人間はいない。運転するのも人間だから、車が絶対によけてくれるとは限らない。車によけてもらうのではなく、自分からよけるようにしなければならない。
- ②注意をするという気持ちを持って行動したとしても交通事故が起こってしまうのは仕方のないこと。事故に対する知識をできるだけ持って防いでいきたい
- ③私たち高校生や小中学生などが交通ルールを守っていても、交通事故は防げない。車を運転する人が、前後左右の安全を確実に確認する必要がある。
- ④どちらともつかない。(又は別な意見)

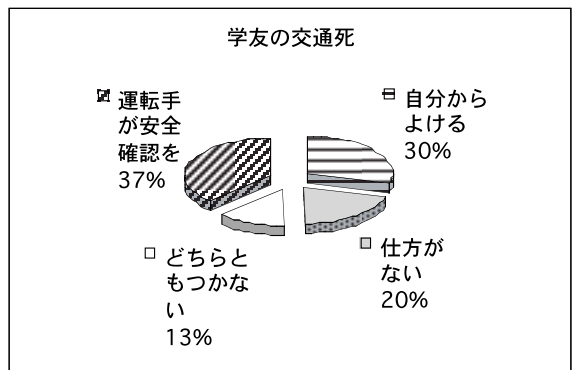


図8：学友の交通事故についての受け止め

同調査ではさらに、犠牲はやむを得ない「社会的費用」という考え方について、「スローライフの交通社会」を対極にして尋ねた。

交通事故についての次の考え方で、自分に近いものを選んで下さい。

- ①社会として自動車交通の便益を享受している以上、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を最小化するとともに、……社会全体がバランスよく負担していく方向で施策を強化していくことが必要。
- ②人の命には換えられないから、速度規制や厳罰化、免許取得の厳格化など、車使用の社会的規制を現行より強める必要がある。効率性や利便性よりも安全・安心のスローライフ

の社会が良い。

③ どちらともつかない。(又は別な意見)

結果は、男女差が若干見られ、男子では30%、女子では18%が、交通禍を仕方のない「社会的費用」と捉えていた。(図9)

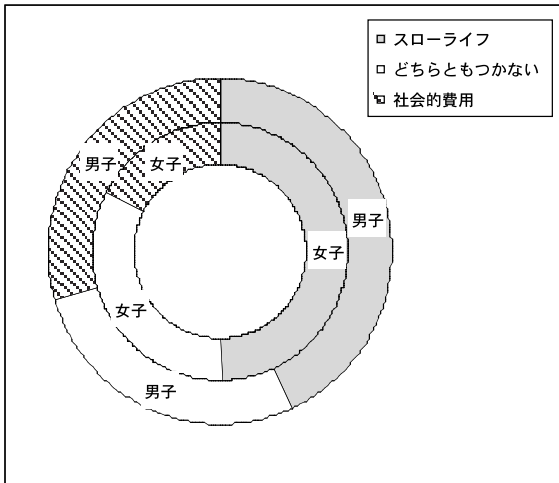


図9：交通事故について

若干乱暴な設問項目とは言え、他の調査結果と重ね合わせて分析するなら、消費資本主義社会の中で意図的に醸成されているクルマ優先の意識構造が浮き彫りになる。

2002年春、道南のある高校で交通安全について体験講話を行った後の生徒の感想文に、次の趣旨のものがあつた。

「いつまでもそんなふうには悲しむ必要はないと思う。もしかしたら、それが彼女の運命だったのかもしれない。とにかく6年以上もずっとひきずって悲しんでいたら娘さんは迷惑する。成仏できなくなるから」(1年女子)

「殺された家族の気持ちは、ひいた運転手を殺したいくらいにうらんでしまうと言っていました。うらむのは良くないと思います。ひかれて死んだ人は前世で悪いことをして、又は現世で、うらみ、ねたみの悪い心をもっていたから、早くして命を亡くしてしまうのだと聞いています。私は因果応報というものがあると思っています」(3年女子)

娘の交通死について親の心情を吐露する際、その受け止めの多様さに、ある程度の覚悟は何

時もしている。しかし、この一文を読んだときはやはり辛かった。公道上で何の非もないのに、何の関わりもない相手に命まで奪われるという、「通り魔殺人」に遭ったと同じ被害を「仕方のない運命」と受け止める。これが現在のクルマ社会の生徒への投影なのかと思う。

[注]

- 1) 平成12年版交通安全白書には「交通事故による身体障害者は全国で13万人、その中で重い傷害を有する者は約3万3千人いると推計されます。また、自賠償保険の重度後遺障害に係る支払い件数は、最近10年間で約2倍に増加しています(平成元年度973件、10年度1,944件)」との記述がある。
- 2) WHO “World report on road traffic injury prevention” 2004年
- 3) <http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/site2/mokuji.htm>
- 4) UNICEF “A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations” 2001年
- 5) 平成19年版交通安全白書の「諸外国の交通事故発生状況」より作成
- 6) 地元紙「北海道新聞」は2007年4月5日付け紙面で、2006年の小学生1万人当たりの死傷者数が30.0と過去20年間で2番目に高いという道警調べを紹介。
- 7) 北海道教育委員会の「交通事故発生状況」および文部科学省の「学校基本調査」の数値より作成。図3の死者数のみ同乗での被害を含む。他は歩行もしくは自転車乗車中。
- 8) A校は、札幌市内の新興住宅地に立地する道立普通科高校で学年8学級。B校は札幌市内郊外に位置する道立普通科高校で学年9学級。両校とも自転車通学生が約7割と多い。冬場はバス通学が主となる。
- 9) 「自動車の社会的費用」岩波新書1974年
- 10) 「現代の自動車社会においては、誰もが交通事故の当事者になってしまう危険と背中合わせであると言ってもよく、(中略)社会として自動車交通の便益を享受している以上、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を(中略)社会全体がバランスよく負担していく方向に関連する施策を強化していくことが必要である」(「交通安全白書」平成12年度版)
- 11) パンフ「青春の灯」札幌東警察署編集1999年

※ 本稿の内容は、2007年7月の交通権学会研究大会での発表に基づいている。

※ 次回は、現行の交通「安全」教育の問題点、「スローライフ交通教育」の提案、実践事例等について報告する。

(北海道札幌市在住、北海道千歳高等学校教員)

規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）

■はじめに

39号でも同様のテーマで報告をさせていただいた。今回（2007年5月）規制緩和の下での運送事業者の経営実態についてあらためて調査^{注1)}を行ったので、結果を報告する。前回の報告との重複を避け、苦境が増す運送事業者の経営実態と、彼らとの共同の可能性にしばって論ずる。

■トラック輸送の役割と、規制改革効果

国内貨物輸送におけるトラック（自家用も含む）の輸送分担率は、トンベースで90%超、トンキロベースで60%弱を占めている。まさにトラック輸送は国民生活や経済活動のライフラインといえよう。その役割を担う運送事業者6万社超のほとんどが中小零細事業者である。資金的に参入のハードルが低いこともあり、運送業界は中小企業産業の典型である。

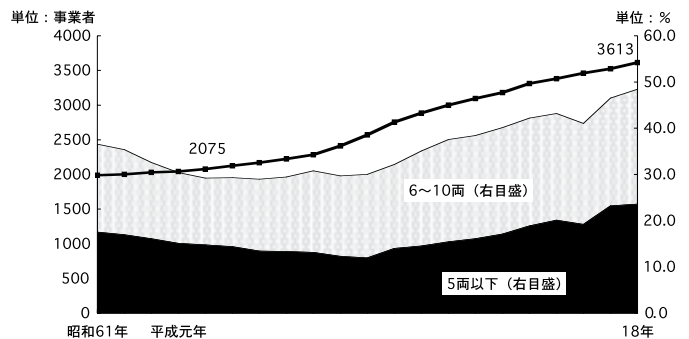
さて、政府の発表によれば、そのトラック運送業界では、規制緩和（規制改革）によって3兆4308億円という巨額の経済効果・利用者メリットがもたらされたという^{注2)}。規制緩和で新規参入を促進し、事業者間の競争を促進させることで、価格が低下したことによる（価格破壊）。たしかに、図1のとおり、例えば北海道では、2075（平成元年度末）だった事業者数は3613にまで増加した。その多くは、経営基盤の脆弱な小零細事業者で、10両以下規模の事業者比率は29.2% 48.4%へ急増している。この規模の事業者の経営が赤字基調であることは39号で示したとおりである。競争の熾烈化が懸念される。

■経営環境の変化と経営の悪化

39号でも確認したが、運送事業者の急増や次に示すような経営環境の変化のもとで事業者の経営は悪化している。すな

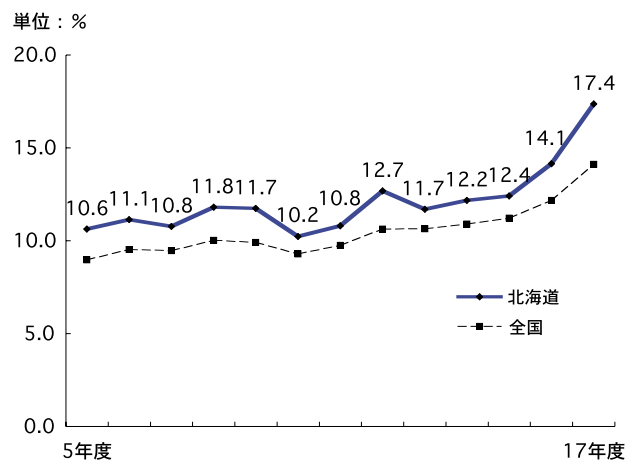
わち、まずはジャスト・イン・タイムなど荷主の輸送ニーズが高度化していることと、それに相反して、経営リストラを背景に、輸送コストの削減志向が荷主企業で強まっていることがあげられる。あるいは、社会的な要請の高まりで、安全対策や環境対策に関わる負担が増加しているが、その負担は主として運送業者に課されている。

さらに、この間には燃料費の高騰が著しい。全日本トラック協会の資料（『経営分析報告書』）でも（図2）、営業収益に占める燃料油脂費のウ



資料出所：北海道運輸局資料による（各年3月末現在）。
出所：北海道運輸局『数字でみる北海道の運輸』より作成。

図1 北海道における貨物自動車運送事業者数及び小零細規模事業者比率の推移



出所：全ト協『経営分析報告書』各年度版より。

図2 営業収益に占める燃料油脂費の割合の推移

エイトは増加している。「必要経費が増加しているのだからその分は荷主から受け取る運賃に転嫁すればよいではないか」という発想はしごくもっともである。だがその実現は、運送事業者がこれだけ供給過剰のもとでは困難である。

今回の調査でも(図3) 回答事業者の約4分の3は燃料費高騰分を「全く上乗せできなかった」と回答しているのである。いな、そもそも、回答事業者全体の45.1%が、「運賃・料金の一方的な減額」に頭を悩ませている状況なのである。

●荷主が自己の損益に照らして運賃を決定し、当社の損益は関係なしの態度が見える。当社の希望条件を言えば、指示した料金でやる業者はたくさん有るとの言が多い(自由記述より。以下同様)。

●言いなりにならなければ、仕事がなくなる。輸

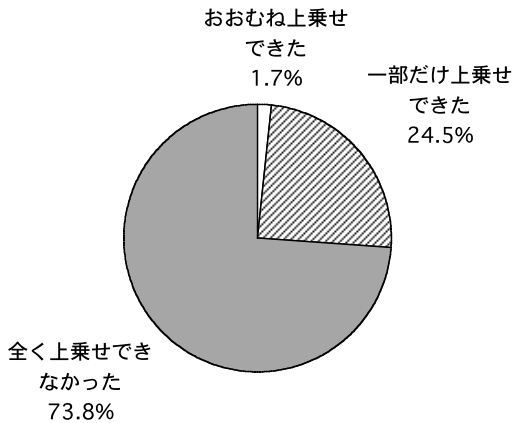


図3 燃料費高騰分の、運賃への転嫁状況

送品質の向上等、荷主からの要請は年々増える一方で、それにかかる経費については一切負担する気が無い。それどころか、運賃値下げの要請までされる。

結果、回答事業者全体の8割が、労務・運行管理や安全を確立する上で現在の運賃水準では支障があると回答している(「非常に支障がある」39.8%、「やや支障がある」39.8%)

■終わりになきコスト削減競争

運送事業者のこうした経営状態の悪化は、際限ないコスト削減競争をもたらしている。例えば、いま業界で問題になっているのは、社会保険など本来支払うべきコストを支払うことができない状況の拡大である。

たしかに、燃費改善など積極的なコスト削減策もあるにはあるが、労働集約産業の典型であるこの業界で、コスト削減策の選択肢は多くはない(表1)。結果、人件費部分の見直しにどうしても着手せざるを得ない。(エ)賃金のカット(39.0%)が例えばそれである。あるいは一部の事業者では、(オ)社保からの脱退(7.3%)や(カ)脱退を検討中(12.5%)という領域にまでコスト削減が進んでいる。

関連して、運送事業者自身(同業他社)の法に反した行為がみられるか尋ねた設問でも、「多くみられる」だけで1割(11.0%)、「一部の業者にみられる」(32.3%)まで含めると4割強の業者が「そうだと回答していた。

●常態化した過積載運行(特に冷凍トレーラー)。労基法を無視した運行を乗務員に強要(運賃水準が低いからという理由で)。

●新しい許可を受けた会社が社保等の未加入が多い。運賃のダンピングをして同業者の荷主を取るのが大手に多く見られる。

支払うべきコストを支払い得ないというこうした状況は、例えば厚生労働省の資料でも確認できる(図4)。すなわち、北海道の「貨物取扱事業(トラック

単位：事業者、%

	1340	100.0
(ア) 運行ルートの見直しなど物流の効率化	280	20.9
(イ) アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善	697	52.0
(ウ) 労働時間の延長、休憩の減少、休日の減少など	158	11.8
(エ) 運転手の賃金水準の引下げ、手当でのカットなど	523	39.0
(オ) 社保(政管健保・厚生年金)からの脱退、国保・国民年金への切り替え	98	7.3
(カ) 社保からの脱退はしていないが、脱退を検討中	168	12.5
(キ) 一般管理費の削減	734	54.8
(ク) 車両の点検・整備費用の削減	322	24.0
(ケ) 車両の代替期間の延長	676	50.4
(コ) 自社便の運転手の削減・リストラ、子会社への移籍	142	10.6
(サ) 下請け・備車の利用の拡大や、支払い運賃の引下げ	233	17.4

表1 この間採用してきたコスト削減策(複数回答可)

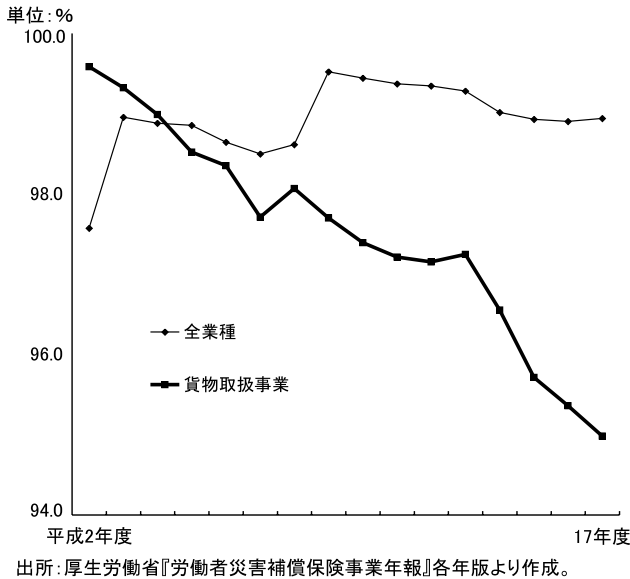


図4 北海道の「貨物取扱事業」の労災保険料収納率の推移

運送業以外の事業も含まれる点に留意)」の労働災害保険の保険料の収納率は年々低下し、全業種の収納率との差が拡大している。

そもそも、トラックによる輸送がここまで規模を拡大するためには、運転者の低賃金・低労働条件は、欠かせない要素であった。言い換えれば、トラック運転者の賃金や労働条件が低いからこそ、安くトラックを使える状況がここまで整備されたのだといえよう。

回答事業者に雇われた運転者の税込みの年収は(図5)、300万円未満が全体の約3分の1を占め、さらに、全体の3分の2が350万円未満の範

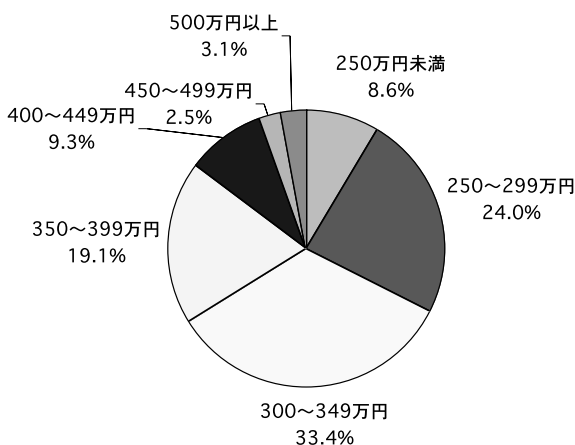


図5 運転手の年収(税込み)

囲におさまる。これが長時間過密労働あるいは深夜労働を担う運転者に対する処遇である。

■公正な競争環境の整備を一動き始めた中小運送事業者

こうした事態に私達はどう向き合うべきだろうか。事業者の経営環境が悪化して運転者の賃金カット・社会保険未加入という事態が発生しても、価格の低下(価格破壊)がもたらされるならば構わない。そうはまさか思わないだろう。悪質な事業者を厳罰に処すればことたれり、というのも現実的ではあるまい。ここまで過度な競争状況が生み出され、それが放置されている構造にこそメスを入れなければなるまい。

そこで注目していただきたいのは、苦境に立たされた運送事業者自身が、公正な競争環境の整備を求める取組みを展開し始めたことである。今回の調査研究事業もその一環であった。

しかもこの調査は、データの分析だけに終わらなかった。今夏の参院選前には、調査で明らかになった事実をベースに、政党に対する公開質問が行われ、また、行政機関に対しては、各種の要請活動が行われた^{注III)}。その要請の内容は次のとおり多岐にわたる。

1. 荷主・元請と運送事業者との間に公正な取引が実現するよう、関係行政機関と連携し、必要な措置を図ること(独禁法や下請法等の改善、著しく低い運賃への実効力ある対応など)。
2. 運送事業者による違法な行為を改善し、運送事業者間の競争条件を公正なものとする(事業許可のあり方の再考、適正化事業の強化、実効力ある行政処分など)。
3. 重大事故における、荷主の発注者としての責任を検討すること(無理な発注や著しく低い運賃への対応、過積載の取り締まりと発注者責任の追及など)。
4. 関係行政機関の機能の強化と行政機関同士の連携を図ること。

これらの内容には、トラックなどクルマによる事故をなくしたいという私達の願いと通ずるものがある。運送事業者によるこうした活動の飛躍の鍵を握るのは、関係者との共同、中でも、消費者・市民の理解や協力は不可欠である。そう考えている。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

[注]

i) 道内の運送業界の実態を明らかにして、その改善を図ることを目的に、北海道トラック協会青年部連絡協議会との共同事業として行った調査で、道内の3264の運送事業者に調査票を郵送し、1350部の回答を得た(回収率は41.4%)。

ii) 内閣府政策統括官「規制改革の経済効果—利用者メリットの分析(改訂試算)2007年版」平成19年3月28日発表。

iii) 内容の詳細は筆者ホームページにも掲載してあるので参照されたい。

*関連報道記事が25ページにあります。

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・38号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号—規制緩和とトラック運送業
- ・41号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態(Ⅱ)
- ・42号—バス運転手の実態—勤務と睡眠に焦点を当てて—
- ・43号—軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号—職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号—規制緩和と貸切バス業界(上)
- ・47号—規制緩和と貸切バス業界(中)
- ・48号—規制緩和と貸切バス業界(下)

投稿

埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング ～その1「駅」

杉田久美子

私は週に2～3日、草加市まで通勤しています。そこで、自分の通勤行動範囲の中で、東武線新越谷駅、松原団地駅、草加駅の駅と周辺道路について感じていることを書いてみたいと思います。今回は1回目として、「駅」についてです。

■駅力

随分前のことですが、偶然、私が仕事で利用している松原団地駅と草加駅が2駅とも住宅公団のOBが始めた「駅力」の調査で上位にランクインされました。(最近「駅力」はマンション等の不動産の価値を計る指標として使われているようです。)そう言われてみると、確かに2駅とも高架駅で東口と西口がコンコースで行き来でき、駅内はエスカレーターとエレベーターが揃っていて、バリアフリー化されています。ホームは天井が高く、開放的で明るいホームです。準急や急行、各駅停車と慣れない人には若干乗り換えで分かりにくいこともありますが、必ず乗り換えが同じホームでできます。東武鉄道の職員はとても親切ですし、駅からのバスも東武バスがやっているので、バス路線にも力をいれているようです。

■通勤ルート

私はJR常磐線の北小金駅から一駅の新松戸駅でJR武蔵野線に乗り換えて、南越谷駅まで行き、隣接している東武線の新越谷駅に乗り換えて、草加駅と松原団地駅まで通勤しています。そこから職場まで、以前は歩いていましたが、現在はバスで職場に向かいます。荷物がいつも多く、膝を悪くしているからです。私にとって、唯一JR南越谷駅にエレベーターと下りのエスカレーターがない以外は時間はかかっても(1時間強)この通勤ルートは結構快適でバリアはありません。途中で買い物したり、お茶を飲んだり息抜きもでき、気に入っています。

■2駅の乗り換え

JR南越谷駅と東武伊勢崎線新越谷駅の乗り換えについては、屋根が完備で大変開放的な空間になり、とても快適です。雨の日に傘をささずに乗り換え可能ということは結構大事にしてもらいたいことです。乗り換えの利用者の立場に立ったこのような連携こそがユニバーサルな空間デザインに必要なだと思います。全体としては暗い感じのJRの駅から、モダンな東武鉄道の駅に乗り換えるという印象で、駅としては新しい

東武線新越谷駅に軍配が上がります。

■新越谷駅の改札口

この新越谷駅で私は気に入らないことが一つだけあります。それは新越谷駅の改札出入口の景観です。駅舎の改札口の空間は広い窓になっていたと想像しま



写真1 正面に見える明るいところは窓ではなく広告です。

す。ところが、窓は覆われ、広告でびっしり塞がれてしまっているのです(写真1)。こういう駅は結構見かけます。私は改札を出たところで、いつも見たくもない広告で窓が封じ込められているのに息苦しさや腹立たしさを感じます。バリアフリー化は浸透し、徐々に駅にエレベーターやエスカレーターが設置されつつあります。しかし、まるで迷路のような、ブラックボックスのような乗り換え通路を歩くことを強いられています。人間の生理にあった快適で安心・安全で豊かさを感じずような連続の空間を作っていくという視点はまだ無視されています。駅舎を設計したデザイナーが意図した、本来なら利用者がガラス越しに味わえる空や町の景色を見ることができません。雑踏の中から、改札口を出たところで、窓からの景観が広がっていたら、どんなにか神経が休まり、癒され、安心できることでしょうか。収益性や生産性一辺倒でなく、日本もそろそろさり気ない贅沢とか快適性や人へのやさしさを駅という公共的な空間に取り入れていただきたいと思います。

■駅の広告

駅の広告については、そろそろ無秩序、無節操はやめて、「減らすこと」、「整理すること」をしていただきたいと思います。てんでんばらばらな、あるいはキャンベルスープのような同じものをぺたぺた並べての



写真2 写真1に写っている正面のさらにその横(脇)の部分です。

掲示の仕方をやめて、広告の数も減らしたら、駅がどんなにか落ち着いた空間になると思います。

この駅の場合は正面を外した両脇は窓が生きていて(写真2)、外が見られるようになっています。ですからせめて、正面の窓は生かして、両脇に広告を移すだけで、随分と改札口を出た時の印象がよくなると思います。必要ならば、椅子を設置するのもよいと思います。

駅のスペースに広告の掲示やパンフレットを置くことは駅所有者の営業方針で権利かも知れませんが、でも、公共性の高い駅は利用者の立場を考慮する「社会的責任」も果たしていただきたいと思います。

■まとめとして

通勤や旅行、介護等で、近距離、中距離、遠距離を移動する必要がますます高まっています。我々は移動を余儀なくされたり、移動によって生産したり、楽しんだりする時代に生きています。ですから、これから益々公共交通が便利ということが、我々の生活に不可欠になるし、それによって生活の質が変わってしまいます。駅に近いことや乗り継ぎが便利だということ、駅という集客力のある多機能空間の魅力上げていくことが、その町の価値を高めていきます。その町の顔としての特徴を生かすということも大事だと思います。住まい方もバラバラに住むのではなく集住を都市計画として考えていく必要もありそうです。人口減少の日本ではもう駅から離れた大規模開発をする時代ではなく、今あるストックのリストラ(再構築)の時代だと思います。駅を中心とした町の再生こそが次世代に誇りを持って受け渡していく社会的ストックになっていくと思います。安全で安心で快適で合理的で、地球環境にダメージを与えない、災害時のスペースとしての「駅」という価値の高い社会的ストックを造り、増やしていくんだという先見性と気概を持って、公共交通や駅を見直していただきたいと思います。そう考えると行政と鉄道会社の連携で草加市の「駅」とその周辺の魅力を上げるという方向性はますます成功しているように思いました。

(千葉県松戸市在住)

前号では「哲学運転」を例にして飲酒運転だけが危険運転でないことを述べたが、今回もその「続編」のような内容と言えよう。

山形市街地の東南方角に千歳山というお椀を伏せたような優美な形の里山があり、山形のシンボルとして親しまれているが、また阿古耶（あこや）姫と松の精との悲恋伝説が秘められている山としても広く知られている。

陸奥国の郡司の娘である阿古耶姫は毎夜琴を奏でていると、それに合わせるかのように笛を吹いて庭先に訪れる名取太郎という若者があり、こうして2人は恋に陥り、夫婦の契りまで結んだが、やがて姫は彼から自分は千歳山の松の精で橋材となるために伐採されることになったと告白され、別離となった。姫にとってはまことに悲しい衝撃であった。

もし姫が現代の若い女性ならば、いかに失恋の悲嘆に打ちひしがれていようと寝込んでばかりいられないので、通勤や日常生活のためにクルマを運転するだろうし、むしろこの悲恋の痛手を紛らわせるつもりで以前にも増してドライブ漬けになるのかも知れない。それでもしばらくは彼女の心の傷は癒えないであろうから、頭の中は酩酊運転の如くグラグラした状態のままの運転が多くなり、事故を招く危険性が大きい。

失恋の場合だけではない。逆に恋愛が順調過ぎてウキウキ・アツアツの場合や、片想いの恋煩いの状態、また、既婚者が不倫発覚を怖れておどおどした心の状態で運転しても事故を招く可能性が高いといえよう。

福岡の3人の幼児が飲酒運転の車により犠牲になって一年を経過したが、むろん現在も飲酒運転に関して官民を挙げて「根絶」「撲滅」「ストップ・ザ」の文字が多用されている。

まさに飲酒運転さえ無くせば死亡事故がゼロにでもなるかのような風潮であるが、むしろ死亡事故の大多数は飲酒運転以外の法令違反（注意義務違反など）によるものであり、失恋などによる散漫な精神状態での運転もかなり含まれているのではないかと。

どうして飲酒運転だけに厳しい姿勢がとられるのかと言えば、飲酒運転の場合だけは「検知」が可能だからである。それゆえ飲酒を勧めた者や飲酒の事実を知りえた上司や同僚、同乗者などにまで責任が及ぶようにまでなっている。だが、もし「失恋」や「不倫」まで検知できるシステムが築かれ（むろん不可能）、恋人を捨てた相手や不倫相手までが事故の連帯責任を負わせられるようになるとしたら恐ろしいことである。

この会報の紙面にはいささかふさわしくない言葉が並んだようであるが、それはともかくとして、南北と東西に走る2つの国道が交差する千歳山の麓では凄まじい騒音と排気ガスが物悲しくも奥床しい古代の悲恋伝説の舞台（写真上）を大きく蝕んでいる（写真下）。

（山形県山形市在住）



名ばかりの地域連絡係ですが、はじめに地域の報告を致します。我が市の広報の名前は「りゅうほう」（龍ヶ崎市にちなんで）です。「りゅうほう」六月号にはコミュニティバス（市内を

くまなく回る100円バス）について三ページに渡って紹介・宣伝がされています。又、その中で、クルマを使っている限り殆ど外気に触れることはないでしょうと、「外気に触れることの大

切さ」を、東京工業大学教授藤井聡さんが書いています。「“外気”の中には草や花のにおいがあるかもしれません。虫や鳥の声も聞こえてくるかもしれません。よく見れば小さい花もいくつか咲いているでしょう。ごく当たり前の道をゆっくり歩くのも楽しいでしょう。」の一文が私の心を引きました。

「りゅうほう」七月号には、我が市も2007年6月より「第一水曜日はノーカーデー」と、市民への呼びかけが載っていました。まずは市役所勤務の職員さんから、自転車や歩け歩けを奨励しています。健康のために、きれいな空気を保つために、そして地球温暖化防止のために。市民の意識、市の対応など、見守っていきたいと思います。

会報48号34ページ「会・会員に関する報道記事」欄にこの会の初代代表で帯広畜産大学教授杉田聡さんの「クルマを捨てて歩け歩け」の実践報告が紹介されています。(2007年4月6日朝日新聞の夕刊記事からとあります。)“歩く”という人間の当たり前の能力を取り戻そうと、杉田さんは通勤も買い物もなにもかもひたす

ら歩け歩け。よっぽど体調の悪いときはタクシー利用であとは歩ける範囲内は歩かれるとのこと。「歩いている限りは多かれ少なかれ人と出会う。モータリゼーション(車社会化)の発達の中で、人と人の関係が希薄になってきているのではないか」という杉田さんの指摘に心から同感です。

又、同じ欄で人間ドック医の泉嗣彦さんの「人間は歩かなくなったから生活習慣病になった」という指摘も、私たちは心にもって生活していきたいと思います。

四月のこども環境学会『道草のできるまちづくり』の報告も貴重です。現代表古川量巳さんの「百万人に聴いてほしかったシンポジウム」の表現は、有意義な集会であったことを伝えて嬉しく読みました。

同じく会報48号で世話人清水真哉さんの「事務局より」を読んで、みんなで考えていきたいと思います。会の存在意義を確認しつつ、清水さんの指摘通り、会員は出来るだけ会の活動に積極的に関わっていききたいと思います。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿

楽しい!儲かる?「脱クルマ」アイデア その16

一商品先物で脱クルマー

鈴木浩司(仮名)

鉄道やバス・国内航空などの運賃は、政府の認可や届け出が必要です。交通は国民生活に影響を与えるものだから、国家が介入して安定させているのだそうです。

実際、ガソリンの値段が少し上がるだけで、多くの人がクルマの利用を控えます。環境や安全よりも、ガソリン価格こそが脱クルマの鍵かもしれません。みんなで原油価格の高騰を応援しましょう……。

さて、私たちの文化的生活を支え、国民生活に大きな影響を与える原油の価格は、国がコントロールしているわけではありません。ニューヨークのマーカンタイル取引所の市場価格で決まります。その証拠に、アメリカ政府が「原油の供給は十分にある」とアナウンスしても、産油国が「増産する」というメッセージを発して

も、そして実際に供給過剰の事実が示されても、原油価格の高騰を抑えこむことはできませんでした。つまり、市場に参加している人たちが「まだ上がる」と期待する限り、原油価格は上がるのです。

今、原油取引市場には投資マネーが溢れています。「本当は原油の実物なんていらんだけど、儲かりそうなので、お金をつっこんでんだよね～」という人たちで一杯なのです。原油の取引市場は「大儲けできるカジノ」に見えるのでしょうか。

このカジノでの賭けの結果は、世界中のガソリンやストーブの灯油価格を乱高下させます。……カジノに参加していない私たちの生活が、賭けの結果に振り回されるなんておもしろくないな～。あんまりですよ～。

自分の生活は自分で決めたい。脱クルマの成否がかかっているなら尚更です。私たちもカジノに参加しましょう。難しくはありません。下記 のどちらかを選ぶだけです。

「今後、原油価格が上昇する」に賭ける。

「今後、原油価格が下落する」に賭ける。

予想が当たればお金が増え、外れたらお金を失うだけです。簡単ですね？ さて、あなたはどちらを選びますか？……もちろん です！

予想に反して原油価格が上昇すれば、お金を取られてしまいます。その代わりに、世の中のクルマ利用は減るので、「お金を払ってクルマの少ない社会を買ったんだ」と納得することができます。

一方、予想どおり原油価格が下落すると、残念ながら世の中のクルマ利用は増えてしまいます。しかし、賭けに勝ったのでお金がもらえます。このお金は「クルマ社会を問い直す会」に寄付して脱クルマ活動に使ってもらいましょう。

つまり、どっちにしる…… を選べば原油価格の動向に関わらず、脱クルマを進めることができます。

「カジノが実生活へ与える影響をうち消すには、自らが賭けに参加する以外ない」のかもしれないと思います。そもそも先物取引は博打や金儲けのためではなく、「価格変動の影響を避けるための手段」として発明された金融商品です。そのことを思い起こせば、意外と正しい自衛の手段なのではないか……などと考えています。

余談ですが、「 を選んで、お金と脱クルマの一石二鳥をねらおう」という誘惑に負けてはなりません。働きもせずに博打でお金を増やそうとするのは、NYMEXに跋扈するギャンブラーたちと同じです。投資で年金を増やそうとか… …暗黒面に墜ちてはダメですよ。人間、欲をかくと口くさなことはありません。おしまい。

(愛知県安城市在住)



ワーキンググループ案内 (前号の補足)

前号の案内において活動内容のコメントがなかった次の2つのWGについて補足致します。

■自動車メーカーと国の責任を問うWG (三田直水)

■各国の交通のあり方WG (三田直水)

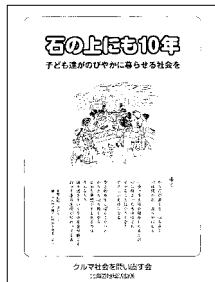
私的な事情により、このふたつのWGは長く活動しておりません。今後も事情は変わらないと思われるので、引き継いでやって下さる方がおられましたら、よろしく願いいたします。その際は編集担当者へご連絡下さい。

会員が作成した冊子の紹介

■北海道地域活動連絡係
種村康子編著

『石の上にも10年
—子ども達がのびやかに
暮らせる社会を』

B5版 12ページ



本会の世話人および地域活動連絡係として11年間活動してこられた種村康子さんが、ご自身のこれまでの活動を振り返り紹介しておられます。活動のノウハウを会員の皆さんに教えてくださっているとともに、活動の課題を改めて確認する作業をされたものと受け止めました。各地域で会員

がどう活動するかを考えるのに大いに参考になると思います。5月の総会の時に配布していただきました。残部が少しありますのでご希望の方は事務局の後藤さんにご連絡ください。

(文責 杉田正明/世話人)

目次

- ・ 評価のめやす
- ・ イベント一覧

1. 初めてのシンポジウム
2. 「クルマ社会を問い直す会」が主催で年1回のイベントを
3. イベントは次の活動につなげる
4. 地域のテーマは、その特性に根ざす
5. チラシの効用。パネル展
6. 静けさの中で聴く自然の息吹
7. 交通事故…その後
8. 確かな大人になるために
これから

(第3種郵便物認可)

毎日新聞

地域ニュース

通学路の安全を考えるシンポジウム

豊中市立中豊島小学校で9日、「第9回通学路の安全を考えるシンポジウム」(毎日新聞社・豊中市教職員組合・市PTA連合協議会主催、NPOとよなか市民環境会議アジェンダ21・まちづくり協議会そね21の会共催。TAV交通死被害者の会、大阪交通遺児を励ます会協力。府、豊中市、市教委、市人権教育推進委員協議会、大阪教団)が開かれた。長女を交通事故で

長女を交通事故で亡くした佐藤清志さん講演 走っている車は凶器 ドライバー 忘れてないで



交通事故で毎年7000人近くが亡くなっているのに、あまりの数の多さに犯罪意識が薄れてしまっている。「交通事件」、「交通犯罪」といった表現が必要だ。

長女菜緒(当時6歳)は03年5月24日午前11時半ごろ、自転車で青信号を横断中に、左折してきた大型ダンプに横断歩道上で踏みつぶされた。死因は全身挫滅。頭は完全につぶされ、即死だった。

現場で対面した娘は変わり果てた姿で、菜緒だと信じられなかった。しかし、唯一踏みつぶされなかった手を握り締めた時、いつも手をつないでいた感触がよみがえり、娘だと実感した。娘は白い布に覆われ、私以外には顔も見せずに火葬された。交通事故は軽く扱われがちだが、結果の悲惨さでは、娘のように殺人事件以上にせいぜいなものが多いかもしれない。

娘が青信号を渡っていたのに死亡した原因は、交通システムにある。今の信号は歩行者と右左折車を交差させ、ルールを守っている

者さえ被害に遭う。イギリスでは人と車を分けて通す「歩車分離式信号」がほとんどだが、日本ではまだ数%。分かりやすい危険なのに、以前は何の疑念も持たなかった自分が恥ずかしい。

加害者は視界を妨げる「スモークフィルム」を張っており、現場から100mも離れた地点まで走り去った。「ひき逃げでは」と訴えたが救護義務違反には問われず、業務上過失致死罪で禁固2年6月の判決を受けた。既に出所している。過失犯として裁かれたこと自体、納得できない。

事件後は交通死遺族が集う団体に参加し、他の遺族の支援や事故防止活動を行っている。また、娘が亡くなった現場に分離式信号を設置するため署名を集め、04年12月に分離式になった。

しかし05年、娘の友人が、横断歩道を青信号で渡っていた際、右折トラックにひかれて亡くなった。娘の友達まで犠牲にしてしまい、悔しかった。現在の車優先社会では、残された家族にも同じ事が起きる確率が高い。これ以上後悔しないためにも一層努力したい。

子供が被害に遭う交通犯罪を予防するのは大人の責任。動いている車は凶器で、乗っているドライバーも凶器の一部だと忘れてないでほしい。

歩車分離式信号 歩行者が青信号で交差点を渡る際、右左折車が横切らないように配慮した信号システム。青信号で横断中の子どもを車ではねられ亡くした親や教職員らが増設を求めてきた。

子どもを守るのは大人の責務

中豊島小6年 辻野祐里子
以前、車道近くに立っていた友達が、車同士の事故に巻き込まれて亡くなった。通学路で学年の子が車道間際に立って、青になった瞬間に走り出し「危ない」と言えるようにならない。歩車分離信号なら、青信号車が曲がってきて事故にならない。世界で一番事故が少



登壇発表した中豊島小と豊南小の児童ら

会場からの意見

■システムの問題

青信号を横断していた長男が、ダンプにひかれて亡くなった長女喜さん。安全を守るはずの青信号でも、注意不足の車が近付いたら子どもは逃げようがない。我々は二度と帰ってこないが、生きている子は救いたい。

■子どもの視線で

青信号で渡っていた長女を、クルマにはねられ亡くした辻野朗さん。子どもと大人の視線の違い。子どもにとって分かりやすい道路が必要。せめて通学路の交差点はすべて分離信号にしたい。

「毎日新聞」大阪2007/06/17

2ページで報告した佐藤清志さんの豊中シンポにおける講演を紹介している記事です。

自転車走行、原則は車道

小中学生の半数「知らない」

札幌の市民団体が調査

「自転車は車道走行が原則」という規則を、小中学生の半数、大人の三割が知らないことが、札幌の市民グループの調査でわかった。自転車の歩道走行の条件を緩和する改正道路交通法が成立したが、自転車の無謀運転や、法律と道路環境の隔たりも指摘され、自転車走行のあり方が、あらためて問われている。

(大出 行秀)

調査したのは、歩行者の立場で道路のあり方を考える札幌の市民団体「道はだれのもの?札幌21」。昨年八月末から十一月末までに、札幌市内と近隣三市の小中学生三百七十二人と、その保護者を含む大人四百十三人に、自転車の走行ルールの認識についてアンケートを行った。

現行の道交法では、自転車は「軽車両」とされ、車道走行が原則。「自転車通行可」の標識がある場合は歩道走行も認められるが、「いつでも止まれる速度」で、歩道の車道側を走らなければならない。歩行者がいて通れない場合は、一時停止して自転車を降りる必要がある。

アンケート結果では、「自転車は車道走行」の原則を知らなかった小中学生は百八十八人で全体の48%、大人は百十九人で29%に達した。また、

保護者ら「危険多い注意できず」



歩道の「自転車通行可」の標識の意味を知っている小中学生は49%いたが、「歩道の車道側を走行することを知っているのは39%。標識の意味を知っている大人は72%いたが、車道側走行については、42%しか知らなかった。

さらに、大人だけを対象とした自由意見では、自転車の歩道走行のマンナーの悪さや危険性を指摘した上で、「車道を守るべきだ」とする意見が

白いマークで自転車の通行部分を示した歩道。歩行者の通行部分は白線で区切られているだけだ

札幌市豊平区

歩行者との分離、整備を

備」などをあげる人が多かった。

警察庁などによると、昨年一年間で自転車関係した交通事故は全国で十七万四千二百六十二件で、十年前の約二・二五倍。このうち、自転車と歩行者の事故は二千七百六十七件で四・七五倍にもなっている。

こうした中、今国会で自転車の歩道走行を緩和する改正道交法が成立した。主な改正点は、「歩道通行可」の標識の有無にかかわらず、①十三歳未満の児童・幼児の車道走行が危険なためやむを得ない場合は、歩道走行を認めるという内容。一年以内にも施行される見通しだ。

この法改正について、「札幌21」の運営委員、秋山眞澄さんは、「現在の道路状況では、完全に改善と批判。『自転車と歩行者が混在している現状での改正は、これまで以上に自転車の歩道からの排除を助長することにもなりかねない。車、自転車、歩行者がすみ分けできる環境整備をしないと、根本的な解決にならない』と指摘している。

札幌市などによると、市内の道道・市道では、車道が延長約五千四百米、歩道が延長約四千米。自転車走行可能な歩道は約四百三十米で、このほかに、自転車の走行可能な部分を白線などで示している歩道が二千二百米ある。ただ、自転車と歩行者の混在が、ガードレールや縁石などで分離されてはいない。

「北海道新聞」2007/06/24

札幌市の市民団体「道はだれのもの?札幌21」が自転車走行ルールの認識について行ったアンケート調査の報道です。調査メンバーの1人秋山眞澄さんは、2003年10月の路面電車サミット函館大会分科会(本会担当・会報34号参照)にパネリストとして参加されるなど、本会の活動にも協力をいただいています。

トラック業界

7割運賃上乗せできず

燃料費 高騰 過当競争、荷主立場強く

規制緩和で過当競争と見舞われているトラック運送業界に、原油価格の高騰が追い打ちをかけている。北海道トラック協会青年部連絡協議会（金子直生会長）と北海道大の川村雅則講師（労働経済学）が12日公表した共同調査で、道内の運送業者の7割以上が燃料費の増分を運賃に上乗せできていないことが判明した。荷主の理解が得られないことが背景にあり、1社当たり年数千円円の負担増になっているという。

同協議会は運輸業界を「各政党に公開質問状で巡る規制緩和や運賃のあり方について、参院選前調査は5月、道内の運

打ちをにかけているのが燃料費の高騰だ。金子会長によると、軽油の卸値（現在1リットル約90円）は6〜7年前に比べ20円近く高い。高騰分を運賃に「おおむね上乗せできた」のは2割で、25%は「一部だけ上乗せした」、74%は「まったく上乗せできなかった」と

90年の国の規制緩和以降、道内の運送業者は1・7倍に急増。一方、積荷の量は横ばい傾向で、5年前に比べ「売り上げが減った」と答えた業者は59%に上った。少ない仕事に多数の運送業者が群がった結果、荷主の立場が強まり、47%が契約内容や取引で「不正を感じると」回答した。「運賃の一方的な減額」を強いられた業者は45%に上り、契約外の作業や過積載の要請などの法令違反を強要するケースもあった。苦しい経営環境に追い

◇運送業者が荷主との契約で経験した問題（複数回答、上位7項目）◇

①運賃・料金水準の一方的な減額	45.1%
②運行条件の時間指定が厳しく達成困難なことがよくある	16.3%
③元請けによる過大な中間手数料の徴収	15.0%
④商品は無傷なのにこん包の汚れや傷だけで弁償を命じられる	14.6%
⑤契約外の値引きや「協力金」の支払いを求められる	12.1%
⑥契約外の荷物の発送など付帯作業の強要	11.0%
⑦過積載の要請	7.5%

「毎日新聞」朝刊2007/06/13

15ページで紹介した論文の執筆者、川村雅則さんの調査結果を紹介している記事です。

クルマ減らし子どもを守ろう

本欄掲載の「単社会と子ども」(10、11頁)を讀みました。日本は数十年前、クルマ産業の大発展により経済大国となりました。そして人々の足となり、ほとんどの家庭が所有することになりました。便利で快適ですが、そのために私たちは多くのものを失った。社会全体に弊害も生み出したことは否定できないと思えます。

子どもも含めてちょっとずつ手で賣い物、ちょっとずつまでお出かけと、周りの多くの人々はクルマに頼っています。私はず、3歳の運ば歩きです。行き先や人々に合わせたり、季節の花々に見とれたり、心も気持ちもかるやか。子どもたちもできるだけクルマに乗せない生活改善が必要でしょう。

本欄の研究発表でも、クルマに乗るのを減らすことが、他のなによりもCO₂の排出も抑えていることがわかります。クルマを減らして、子どもたちを交通事故から守ってあげたいです。大事な輸送手段であることは否定しませんが、歩ける人は可能な限り歩いて健康な生活を維持し、限りある石油資源も大切にしたいと思えます。

(筑城・龍ヶ崎市) 木村 孝子 68歳
夜間中卒助手

「赤旗」日曜版2007/07/28

木村孝子さんの投稿記事です。

代表より 古川量巳

「メタボリック・シンドローム」なる新語がよく聞かれるようになった。「メタボ」という省略語が人々の会話に使われるくらいだから流行語と言えるかも知れない。何のことはない、新陳代謝のことである。栄養素として食物を摂取して、それを体内で筋肉や骨、血液など体の構成要素や活動のエネルギーに変え、不必要な生成物を体外に排出することである。健康な生命体を維持するために日々営まれている体内の機能に異常が生じている。こんな新語が登場して来たのはそのせいだろう。

肥満症、高血圧症、糖尿病、高脂血症、「死への四重奏」ともいわれるこれらの病気は新陳代謝が十全

でないことと密接に関係していると言われているという。「飽食」と言われるほど飲み食いしながら歩くことを忘れた現代病と言ってもいいかも知れない。

「会社への行き帰り、駅までの10分、15分くらいは歩きましょうよ」「重い買い物袋を提げて歩くのもいい運動になりますよ」「体にいいだけでなしに、地球温暖化防止にも抜群の貢献になるらしいよ」、こんな会話が広がってほしいと念じている。

※（毎日10分間クルマの使用を控えることで減らせるCO2は年間588キログラム、こまめに、毎日1時間電灯を消すことで減る2キログラムの300倍近い効果がある——東京工大藤井聡教授の資料より）

事務局より 清水真哉・後藤 昇

自動車運転過失致死傷罪が、この07年6月12日から施行されました。また飲酒運転をより厳しく罰する改正道路交通法も9月19日施行となります。（酒酔い運転の最高刑がこれまでの懲役3年から5年に、酒気帯び運転が懲役1年から3年にそれぞれ引き上げられ、運転者と一緒に酒を飲んだ同乗者や、運転者に酒や車を提供した人を直接罰する規定が新たに設けられた。）しかし猶、法整備は満足のものとはならず、新たな署名活動が行われています。

遺族の方々を中心とした署名活動では、「厳罰化」を専ら求め、罰則の内容については当局に一任という運動を続けた結果、罰則強化を通じた死者数の減少という成果を得たのは確かですが反面、発端となった事故に偏した法改正がなされ、交通事故に関する継ぎはぎの法体系ができあがってしまいました。

現在行われている飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める署名活動においても、「現行より厳罰化する法律の改正を検討していただきたく思います。手段、方法は限定しません。」と、立法の内容に関しては白紙委任という運動のあり方になっています。これでは本当に自分たちが望む制度が得られるか不確かです。

その一方、厳罰化批判をする人が出てくるようになりました。しかし例えば、この07年8月30日に施行された「映画盗撮防止法」の罰則を見ても、「十年以下の懲役若しくは千万円以下の罰金」となっています。経済犯にしてこれだけ厳しいのです。

私たちは今からでも、他の犯罪の量刑との比較をしつつ、交通犯罪に対処する法体系はいかにあるべきかを自ら考え、社会、行政、立法府に対してあるべき姿を提案していくという形の運動を行うことにより、自動車と安全に共存できる交通環境を保障する交通法体

系を実現していく必要があるのではないのでしょうか。

法体系全体の中での適切な量刑を量った結果として、刑の引き上げがなされるというのが望ましい形と思います。（清水真哉）

今年の夏は本当に暑く、クーラーのない私のアパートは昼間は36度、寝る前でも32度ある日がありました。それも数日です。

このように気がめいる気候のときに少し、元気をなくす新聞記事がありました。

それは宇都宮市で市が進めるLRT導入に対して反対の声が大きくなっているとの記事です（東京新聞8/25朝刊）。

問い直す会の総会での講演では、富山市のLRTは好条件が重なって導入できたということであり、次に導入する都市がなかなかないのではないかと思います。この記事でやはりなーと思ったからです。

しかし、暑い中パソコンで、路面電車を考える館、というホームページを見ていたら、堺市でLRTの導入がかなり具体的になってきているという記事を見つけました（7月14日の記事）。3年後の運転を目指すところまで来ているとの事です。

堺も好条件が重なっているようで、LRTの日本への定着は、条件の整っているところから徐々にという感じですね。

宇都宮市の場合も、かなり時間がかかるかもしれませんが、堺市などの影響を受けて、導入の世論が大きくなり、市を後押しするようになるのではないのでしょうか。

このようなことを考えていたら暑さも少し引くような感じがしました。（後藤 昇）

会計より 青木 勝

会員の皆様、会費を振り込みいただきありがとうございます。また、カンパも多くの方から寄せられ感謝いたします。

ラベルシールの宛て名の上に「06済」「07済」と記載しています。それぞれ、2006年度、2007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。4月1日から8月31日までの会費・寄付納入者・団体は60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、2007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、複数口の会費や寄付もよろしくお願ひいたします。会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木まで（会報48号送付時に同封した名簿参照）ご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

地方支部は、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ために便利であれば、設立してもよいものと思われる。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡系は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化の意味もあります。世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡系は会則に規定はなく、「クルマ社会を問い直す」に添付される名簿に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方」という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる名簿に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

お分けします ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

当会（杉田聡・今井博之）著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』 定価1冊440円を400円でお分けします（送料は別）。まとめ買いの場合にご利用ください。

『クルマ社会を問い直す』（年4回発行）のバックナンバー（1号～48号） 1冊100円でお分けします（送料は別）。会の12年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

冊子『「クルマ社会と子どもたち」（その後）：交通沈静化の海外の取り組み』（今井博之著・37号に同封）、「クルマ社会と子どもアンケート」報告集・ダイジェスト版（35号に同封）会のパンフレット これらもご活用ください。会合やイベントなどで配布してくださる方には、必要数無料（送料も無料）でお送りします。

以上、申し込みは事務局・後藤（会報48号送付時に同封した名簿参照）まで。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会報の表紙など、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。ご協力をお願いします。事務局または会報担当へお送りください。例：おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用（優先）の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。

編集後記 ●会報編集作業の2回目を終えることが出来ました。今号で佐藤さんの報告と前田さんの論文が掲載できたのは、それぞれ足立さんと清水さんの推薦・働きかけがあったおかげです。会員の皆さんがもっている情報・知見・情念を積極的に引き出す必要を改めて感じています。皆さんから「xxさんに書いてもらったらどうですか」という推薦をいただけるとありがたいです。（杉田） ●名古屋のメインストリートである広小路通において名古屋市は、快適でゆとりとにぎわいのある歩行者空間をつくり、都心部の魅力向上と活性化を図ることを目的とする「広小路ルネサンス構想」を打ち出しています。しかしこの構想では車道を削減した空間に多額の税金を投入し、新たな植栽や施設を設置する計画のため、車社会を肯定する層からだけでなく、批判的な市民からも疑問の声が出ています。名古屋市に限らず歩行者のためと称して各地で稚拙な計画が目立つので、真に「ゆとりある歩行者空間」とは何かをじっくり考える必要があります。（木村） ●3年前に当地に越してきて驚いたのは、夜の暗さ。東京の道路にはくまなく設置されていた街灯が、こちらにはほとんどない。夜に自転車を走らせ、前照灯の明るさの心許ないことときたら。なのに無灯火で走る自転車がけっこういるのに、さらにびっくり。モラル以前に、なぜそんな無謀なことができるのか、ぼくには理解不能です。（梅沢）

案内板

■東京ミーティングにご参加ください 《11/24・12/22・1/26 2/23・3/22》

現在、月1回東京ミーティングを開催しています。
月の第4土曜日の昼間に開催しています。

内容 ・情報交流
・活動交流
・意見交流
・上記のほか、会報の発送作業やその他の事務作業をお願いすることがあります。

日時 07年11月24日(土)
午後1時～午後4時
場所 生活思想社
東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506
(最寄り駅 JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅)
TEL/FAX 03-5261-5931

11/24以降の予定は、12/22 1/26 2/23
3/22で、同時刻、同場所で行います。
担当 後藤昇(世話人 会報48号送付時に同封した名簿参照)

要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に出された道路の危険個所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2008年01月末
- 原稿締め切り：11月末日（締め切り厳守をお願いします）
- 送付先：杉田正明（会報48号送付時に同封した名簿参照）
- 募集内容：（クルマ社会の問題に関連したものに限ります。）
 - ・投稿（情報提供や活動報告・活動提案、会や会報へのご意見など。字数はおおよそ1500字以内。超える場合は必ずご相談ください。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、投稿記事（新聞、雑誌など）
 - ・調査研究報告などの長文もご紹介します。ご相談ください。
- 原稿は特別な事情のある場合以外は返却いた

- しません。
- ★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。
 - ・パソコンあるいはワープロ入力可能な方は、電子メールかフロッピーディスク（Windows・MS-DOSのWordファイル）をお願いします。電子メールの場合、ファイル添付が助かります。
 - ・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。編集担当者への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
 - ・省略した単語や難解な単語は避け、専門的な用語にはひとこと説明を添えてください。
 - ・写真つきの場合、写真の説明文を原稿の最後に入れてください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文