

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:toinaosu@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会

代表：榊原茂典

連絡先：〒167-0023

東京都杉並区上井草2-29-13

榊原茂典

Tel & Fax 03-3396-1523

編集：林 裕之、足立礼子、
榊原茂典、富田悦哉

郵便振替口座：00140-7-39161

加入者名：クルマ社会を問い直す会

年会費：1口2,000円 複数口歓迎

83

2016年3月31日発行

(年4回発行)

一部400円(送料含)



福井鉄道を約150m延伸し、福井駅西口交通広場に乗り入れるための工事の様子。福井市では、人口減少や少子高齢化社会、環境問題等に対応するため、車に過度に依存した、拡がりすぎたまちから、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進している。この延伸後は公共交通の連絡がより便利になるものと期待される。

(撮影と文 井坂洋士さん)

会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ
安全に道を歩きたい
排気ガス、クルマ騒音のない生活を
公共交通、自転車は私たちの足
守ろう地球
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

目次

■会の活動	要望書2通を行政府に提出しました(榊原茂典).....	2
	内閣府政策統括官と面談しました(榊原茂典、足立礼子).....	7
■案内	クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ.....	11
■地域の団体の活動	小樽・砂川事件など飲酒運転根絶、交通死傷ゼロを願い ワールドデー・北海道フォーラムに60人集う(前田敏章).....	12
■論文	貸切バス事業の規制緩和と運転労働をめぐる問題 ——軽井沢スキーツアーバス事故をうけて(川村雅則).....	15
■投稿	いごっそう土佐から飲酒運転を考える(小松敏郎).....	19
	第10次交通安全基本計画の中間案に意見提出しました(富田悦哉).....	22
	ひとりで夜道を(心の問題)(木村孝子).....	24
	心に残る一冊の本(林裕之).....	25
■会員の新聞掲載記事	佐藤清志さんの投稿記事.....	26
	「しんぶん赤旗」の榊原代表インタビュー記事.....	27
	前田敏章さんのインタビュー記事.....	28
■おすすめ書籍・映画の紹介	『走る原爆』エコカー 危ない水素社会(上岡直見著).....	29
	ドキュメンタリー映画『Bikes vs Cars 車社会から自転車社会へ』.....	30
■メッセージ・案内ほか	代表より...31/会計より他...32/案内板、原稿募集案内...34	

要望書2通を行政府に提出しました

榊原茂典(代表)

最近の重大事故の連続発生に鑑み、当会としてはこれを看過できないと考え、今回2通の要望書を作成し、会員の皆様の意見も反映して、2015年11月2日関係行政省庁に送付致しました。以下にその内容を報告致します。

◆提出した要望書(1)

国土交通大臣殿
内閣府政策統括官(共生社会政策担当)殿

2015年11月1日

最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望

当会は、過度に自動車に依存した社会に対して疑問を持ち、人優先社会を目指し、自動車の安全性向上と社会的な負荷の軽減を目標として結成された市民団体です。

本年6月6日北海道砂川市の国道12号線の交差点で、軽ワゴン車が赤信号を無視して猛スピードで走ってきた乗用車とピックアップトラックに相次いで衝突され、軽ワゴン車に乗っていた家族4人が死亡、1人が重傷を負うという悲惨な大事故が発生しました。今回の事件は各報道機関による情報をまとめると、衝突してきた二台とも

- ① 飲酒運転であったこと。
- ② 制限速度60km/hを遙かに超える110km/h～130km/hものスピードを出して交差点に進入したこと。
- ③ 信号は赤であったがこれを無視して交差点を通り抜けようとしたこと。

が直接原因であったと考えられます。

今回の事故だけで無く、重大な自動車事故の発生は後を絶ちません。代表的な事故だけを取り上げてみても、2012年の亀岡市中学生無免許居眠り運転による学童死亡事故、同じく2012年の京都市祇園のてんかん患者による市中暴走事故、2014年の東京池袋脱法ハーブ吸引運転による市中暴走事故など多数の死傷者が出た事故が発生しています。さらに2014年の小樽飲酒ひき逃げ事件のような重大飲酒事故も相変わらず起きています。

これらの数例を見ても自動車は凶器になり得ることは明かです。これまで悲惨な交通事故を無くすため、危険運転や飲酒運転等による死傷事故犯の厳罰化など、法制度の強化を関係機関が尽力して来られた中で、今回6月6日の事件発生には正直言って何の抑止効果もなかったかと落胆せざるを得ません。

これらの事故を運転者の知覚、自覚、反応に訴える従来の事故防止手法、免許制度、教育制度、罰則制度だけで解決するのには限界があるのは明かです。即ち自動車そのものが凶器にならない機構、性能を持った輸送機器として販売されることが必要と考えます。

当会では少なくとも現在技術的に確立されている下記3項目の全車装備義務化を強く要望します。

- ① アルコールインターロック装置(飲酒運転防止装置)
- ② 衝突予防・軽減ブレーキ装置(自動ブレーキ装置)
- ③ 100km/hのスピードリミッター装置(最高速度遵守装置)

さらに、早急にその開発および実用化を図り、装備の義務化をしたい項目として、

- ④ アクセルとブレーキの踏み間違い防止装置
- ⑤ 車線逸脱防止装置
- ⑥ ICカード免許証による無免許運転防止装置
- ⑦ 赤信号冒進防止装置(信号遵守装置)
- ⑧ 道路の規制速度に合わせるスピードリミッター装置(速度制限遵守装置)
- ⑨ 運転者の居眠り、病変による緊急停止(デッドマン)装置

を併せて要望します。

さらに、事故状況の正確な記録保存に有効で無謀運転の抑止にも効果があると思われる、

⑩ 画像レコーダ(ドライブレコーダ)と運転データ記録装置(デジタル・タコグラフ)の装備義務化を要望します。

以上、このまま放置すればするほど無辜の人々が日々危険にさらされます。早ければそれだけ人の命が救われます。早期実現を目指し、関係機関各位の前向きなご検討と早期の実現をお願い致しますとともに、第10次交通安全基本計画にも反映させていただくことを強く要望いたします。

以上

作成責任者：榊原茂典(代表、東京都杉並区在住)

◆提出した要望書(2)

国家公安委員会委員長殿
警察庁長官殿
内閣府政策統括官(共生社会政策担当)殿
国土交通大臣殿

2015年11月1日

トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望

我が国の交通事故は減少傾向にあるとはいえ、平成26年の死者は4838人にのぼり(事故後30日以内死者。前年の1年間死者数は6000人弱)、負傷者は70万人を超えています。また、死者の半数は歩行者・自転車利用者という現実が示すように、交通弱者の安全が脅かされている現状が長く続いています。

違法運転や不注意運転による事故は常態化しています。さらに今、種々の道路建設、2020年東京オリンピック関連、国土強靱化関連、リニア中央新幹線等、各地で工事が進行または予定されており、工事関係車両の増加、時間・経費節減による安全運転の軽視など、交通事故の要因がさらに増えることが心配されます。また、2017年より車両総重量3.5t～7.5t未満の運送用等のトラックの運転免許(準中型運転免許)が18歳から取得可能になるとされ、若年運転者による事故増加も懸念されます。このような状況下で、以下のような事故予防策の強化を要望いたします。第10次交通安全基本計画にもぜひ反映させてください。

1. 歩車分離信号(完全型)の増設

交通死亡事故を事故類型別にみると最も多いのは人対車両(横断歩道とその付近横断中)で約25%にのぼります。歩車分離信号は、歩行者を守る効果が高く、車両同士の事故防止にも有効な信号システムです。一般に歩行者巻き込み事故などは右折時が多いことから、右折のみ分離式の交差点が多いのですが、分離式になっていないことによる事故もあり(*1)、安全確保には完全分離式が望まれます。犠牲者を出す前に、自動車交通量特にトラック交通量の多い交差点では完全型歩車分離信号の早急な増設を進めてください。

なお、警察庁では平成23年に歩車分離式信号の整備推進の通達を出し、平成26年度末までに合計2600基以上の整備を計画目標に掲げています。どの程度整備推進が進み、それによりどのような変化が見られるかについて、お知らせください。

*1：2015年3月に東京都多摩市の右折のみ分離式の新大栗橋交差点で、横断歩道を青信号で横断中の8歳女兒が左折トラックにはねられて死亡した事故は、完全分離式であれば防げたもので、ご遺族、市民、市長らの要望で完全分離式への変更がなされました。また、2012年11月に広島市の県道交差点でトラックが左折時に横断歩道上の小学生をひいて死亡させた事故でも、歩車分離信号の設置が望まれると分析されています(国土交通省中国運輸局平成25年度自動車安全セミナー発表事例)。

2. 幹線道路の制限速度の強化

自動車はスピードが上がるほど歩行者や自転車を見落としやすく、衝突・接触時に与える被害も大きくなります。一般道の中でも国道、都道府県道などの幹線道路は制限時速40

～60kmの区間が多くありますが、ほとんどの車は制限速度より速度超過して走ることが常態化しています(平成26年中の国内の道路交通法違反の取締り件数のうち最多は最高速度違反で約184万件)。幹線道路でも歩行者が多く横断するところや、歩道や自転車レーンが分離していないところも多くあります。そのような道路は制限時速を30km以下に下げてください。また、速度を下げる理由をドライバーに周知徹底させ、違反取締りと罰則を強化してください(*2)。

*2：衝突時速度が時速30kmを超えると致死率が急激に上がることは、警察庁交通局の「速度規制の目的と現状」資料等にも記され、「ゾーン30」の根拠にもなっています。ただし、その理由を理解して低速走行をするドライバーは極めて少ないように見受けられます。

3. 一時停止線での停止の指導、取締り強化

信号のない交差点の一時停止線で確実に停止する自動車はほとんどありませんが、一時停止をすれば出会い頭の事故を大きく防げることが指摘されています(*3)。一時停止を必ずするよう指導教育および取締りを強化してください。

*3：松永勝也九州大学名誉教授など。

4. 中型・大型自動車の車体の安全対策の義務づけ

車体の安全対策に関する装置については、別提出の「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」に記載の通り、全車装備義務化をしてください。

さらに、中型・大型自動車については以下の装置の取り付けについても義務づけをし、導入推進を図ってください。

◎ふらつき注意喚起装置

◎車両横滑り時制動力・駆動力制御装置

◎後方視野確認支援装置(バックアイカメラ、近接センサー、複合曲面ミラー、等)。

◎GPSつきデジタルタコメーター、ドライブレコーダー(これらは上記要望書にもありますが、スピード抑制の行動監視としても重要であり、タコメーターは制限速度内の一定速度での安定した運転を促す訓練にもなります。運行管理者による機器の毎日のチェックも義務づけてください。)

5. 運転に影響する病気の検査の義務化

①免許取得時・更新時に、道路交通法で定めた運転に影響する病気の医療機関による検査と診断書提出を義務づけ、問題がある場合は免許交付を止めてください(*4)。

- ・中でも睡眠時無呼吸症候群はスクリーニング検査(睡眠時の血中酸素濃度を経皮的に測定する方法など)が可能なので、早急に実施してください(*5)。

- ・無自覚性低血糖については、インスリンなど薬剤療法中の糖尿病患者には年1回医師による無自覚性低血糖がない旨の証明書提出を義務づけ、無自覚性低血糖がない場合も「運転前に血糖値を測定して100mg/dl以下なら運転しない」「運転中は1時間ごとに血糖値を測る」ことを義務づけてください。

- ・心血管病に関してはホルター心電図のほか有効な検査方法について専門医による研究を進めてください。心筋梗塞や狭心症の発症後は一定期間(例えば最低でも3か月間)運転禁止とし、再度運転を希望する場合医師の診断書の提出を義務化してください。

- ・アルコール中毒については、久里浜医療センター開発の久里浜式アルコール症スクリーニングテスト(KAST)を義務化し、「依存症の疑い群」は免許交付を止めてください。また、検査の義務化がされていない現状においては、飲酒運転で検挙されて免許停止等になった者が再度免許申請をする際には医師の診断書提出を義務づけ、「飲酒運転歴」を記録して継続監視してください。
- ・認知症が原因で歩行者が死傷する事故が多発しています。認知症は若年性もあるので、検査は少なくとも50歳以上から義務化してください。

②視野狭窄を伴う緑内障などの検査の必要性も関係学会等から意見が出されています。加齢とともに視野狭窄の症状は増え、信号や交通標識、歩行者等の確認能力も低下します。高齢化が進む中、眼底検査と視野検査も早期義務化対象としてください。

③国土交通省の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル平成26年改訂版」によれば、運輸交通業労働者は心血管病等の割合が全産業平均より10ポイント以上高く、約64%に及ぶと報告されています。その点をふまえ、運輸ドライバーには①②の検査を年1回行うことを運輸事業者の責務とし、過重労働がないか抜き打ち検査などで監視を強化し、違反時の刑罰を重くしてください。

* 4：当会では2011年9月20日に「自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的運転適性検査の義務化を求める意見」を提出しています(再添付します)。

* 5：睡眠時無呼吸症候群の患者は国内に数百万人いるといわれますが、眠気など自覚症状のない場合も多く、日本人は非肥満者でも発症する例が多いといわれ、スクリーニング検査の重要性は多くの専門家から指摘されています。

6. 定期的な運転技能・資質の検査および教育の義務化

通常、免許取得後は運転技能の再検査・再教育の機会がありませんが、事故を防ぐには定期的な運転技能・運転資質(性格)の検査や教育が必須です。免許更新時は簡単な講義やビデオ教育ですませるのではなく、再検査・再教育の場としてください。また、交通違反者には別に定期的な再検査・再教育を義務づけてください(これも注4の意見書に記載)。

さらに、運輸事業者によるドライバーへの検査と教育も義務づけてください。教育は受け身の講習ではなく、運転シミュレーターによるもの、自ら行動をふり返り課題に気づかせて行動変容を促す行動療法(*6)等、実効性のある教育を専門家の助言のもと行ってください。

* 6：フィンランドでは、事故や違反を起こした者にはグループ討論による自己分析などを通して行動変容を促すカリキュラムが設けられ、効果が認められています(公益財団法人国際交通安全学会レポートより)。

以上

作成責任者：足立礼子(地域活動連絡係、東京都三鷹市在住)

(追記)

要望書を送付した後、内閣府、国交省、国家公安委員会、警察庁に対し要望書に対する考えを聞かせて貰いたいとして、面談を要請しました。

内閣府政策統括官と面談しました

榊原茂典(代表)・足立礼子(地域活動連絡係)

2015年11月2日に送付した2件の要望書「最近の重大事故を教訓とした緊急要望」「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」に対する省庁側の考えを聞かせて貰うという目的で、12月24日に内閣府政策統括官 共生社会政策担当・交通安全対策担当と面談をしました。

今回の要望書提出は、偶然、政府の中央交通安全対策会議による第10次交通安全基本計画のパブリックコメント(パブコメ)募集時期と重なったため、パブコメに個人名で要望書の内容と似た意見を送りました。そのことが会談の中に出てきますのでご承知下さい。また、他の会員の皆さんも積極的に今回のパブコメに参加して頂いた事に感謝致します。

なお、今回の面談者久保田主査は第10次交通安全基本計画の担当であることを追記しておきます。

以下にその詳細を報告します。

* * *

内閣府との懇談 2015.12.24

11時～11時45分 内閣府内会議室

内閣府：久保田恒美主査、中川誠担当

問い直す会：榊原茂典代表、杉田正明、佐藤清志、足立礼子

榊原：まず、「最近の重大事故を教訓とした緊急要望」について、端的にどう感じられ、どう反映していただけるかを伺いたい。

久保田：第10次交通安全基本計画案(以下、第10次計画案と略)のパブコメにいただいたご意見もあるが、正直なところ内閣府としてはできる施策はなくて、国交省の施策となる。パブコメとダブる意見については対応を検討中であるという状況で結果はまだもらっていない。

榊原：こうした保安装置の装着を要望してい

るのは、装着によって安全性を高めたいというのが願いだが、皆さんはこういうものをつけることに対する壁や問題点としてなにか感じているものはあるか。

久保田：基準や車の標準装備についてどういふところに壁があるかということは、知見がないため、我々としては回答しかねる点がある。

榊原：国交省では、数日前も自動ブレーキの評価基準を公表すると発表している。そうした交通安全対策としての強い国の動きを期待したいところである。北海道の砂川の事故を見ても飲酒やスピード違反もあり、保安装置でなんとかしていただきたいと思う。第10次計画案にも本要望に近い施策は記されているが、ぜひこういう装置装着を義務化してほしい。たとえばドライブレコーダーはだいぶ普及しているので、あとは多くの車に装着させることが課題だと思うが、事故の記録という点からもすぐにつけるべきと思う。そうした装備で、あればよいと思われるご意見があれば聞かせてほしい。

久保田：導入による是非もあると思うので、あくまでも個人的意見だが、あっても悪くはないと思う。しかし、導入によるなにかしらのマイナスもあると思うので、その点は検討が必要と思う。テクニカルな部分についてはやはり国交省の専門部署での意見を聞いた方がよいと思う。

榊原：一般的な考え方で、装備によりクルマの価格が上がってしまうという課題があるが、それは壁となるか。

久保田：メーカーの立場の話になると思うので、これも私見だが、政府としては安全性ということであるので、価格は関係ないのではと思うが、導入の基準はわからない。

榊原：先日、徳島で盲導犬を連れた視覚障害者がバックしてきたトラックに轢かれて亡くなる事故があった。クルマがバックする際の警報ブザーを切っていたことがわかり、条例でブザー義務付けになったようだが、背後を見ること

のできるモニターカメラがあれば防げた事故ではないかと思う。ブザーは騒音の問題で切っていたようだが、モニターカメラのような安全装置はぜひ装着するように方針の中に盛り込んでもらえたらと思う。

足立:次に、「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」について伺いたい。1番目の要望の歩車分離信号は警察でも力を入れているが、最新の設置状況と今後の目標を伺いたい。第10次計画案でも中央交通安全対策会議専門委員会(以下、委員会と略)において審議されていると思うが。

久保田:各省庁のとりまとめをする立場なので、細かい点は把握しきれていない。細かい計画は聞いていない。

足立:委員会の中では具体的な対策は話し合わないのか。内閣府も具体策を把握したうえで第10次計画案を練るのだと思うが。

久保田:大きな枠組みを決める計画なので、細かい計画は各省庁で話し合う。

足立:各省庁から具体的な案が出るのではないのか。それがあって死者2,500人という目標案も出るのではないか。具体策がなくてビジョンだけということはあるのではないのでは。

久保田:各省庁で作るのはあくまでも方針であり、細かい施策をどう実施するかはこちらでは把握していない。各省庁から方針を要約したものが上がってくる。100~200頁のほかに鉄道や飛行機などの項目もあり量も多い。あれもこれもと書き込むことは難しく、記載もできない。

足立:以前も要望した運転に影響する病気の検査などは最近前向きな動きが出ていると思うが、これについてはどう委員会や内閣府で議論されているか。

久保田:道交法の範囲での話となるが、認知症の危険性は一定年齢を超えると上がると感じている。個人的な意見としては、自分の親は幸い今は認知症ではないが、正直症状が出てきたら運転させたくない。人に危害を加えることは避けてほしいと思う。

足立:私たちは交通事故が多いという現実を問題だと思って要望している。2,500人亡くなくてもやむを得ないということを半ば公然と計画

案に書くことは、個人的には憲法違反だと考えている。鉄道、飛行機、遊具等々でも安全目標の基本は死者ゼロであるのに、交通事故だけは何千人の死もやむを得ないという現実が続いている。命の犠牲は1人でもあってはならず、2005年に国連決議により定められた世界道路交通犠牲者の日も、それを願って作られたと思う。車は一步間違えば危険物となるが、囲いもレールもなく歩行者・自転車のそばを走っており、にもかかわらず車体の安全対策も道路システムや免許取得制度もあまりにも不備が多い。そのため多くの人が亡くなっている。内閣府は施策の実行組織ではないと言われるが、交通安全基本計画をまとめ、施策方針を立てる組織であり、その立場で我々の要望をどう感じるのか、委員会ではどんな話をしているのかを伺いたい。内閣府には交通安全に対する重い責任があり、その自覚を持って担当官をされているのではないか。免許制度なども、いろいろな事故がおきて犠牲者が出てからほんの少し変わる、という現状だが、そういうこともどう思うか。

久保田:計画案の死者目標値の件については、元々交通安全基本計画の立てられた経緯として1960年代に道路交通だけで年間16,000人が死亡するという現実があり、総合対策が必要ということで基本計画が立てられた。その計画をふまえた対策により増減を繰り返しつつ半世紀かけて今、死者が4,000人近くに減ってきたところである。もちろんその陰には犠牲になられた方も多くいることは承知しており、最終的には死者ゼロを目指すことは第9次計画でも第10次計画案でも掲げているが、いきなりゼロを目指すのは難しい部分があり、今できる対策という部分で目標値を掲げ、全体の対策の中で努力している。目標数に掲げる死者を容認しているのではないことはご理解いただきたい。

足立:ここまで死傷者数を減らしたご努力は素晴らしいと思うが、現実には死者数を容認していることになる。第1次計画時点の死者数が多すぎたため、今の目標数は大幅に減った感があるが、まだ他にすべき対策があり、それによりさらなる命が救われると考えている。それを内閣府はどう考え、関連省庁にどのように働き

かけてくださるか。各省庁とは連携しているのか。

久保田：我々も啓発活動をしている。関係省庁と連携する部分も当然あり、教育など内閣府としてできる部分はできる限りやっている。

足立：もっと踏み込んで、今回のような要望がある場合に関係省庁に検討要請するなどの働きかけはしないのか。そういうことをお互いにしないと各省庁で小さくまとまってしまうのではないか。

久保田：今、第10次計画策定のお互いに情報共有しているところだ。

足立：各省庁で集まっているのか？

久保田：専門委員会議などの場もあり、会議が終わった後、総括などしている。必ずしも集まってというわけではないが、いろいろ連絡手段を通じて……。

足立：そのときに市民からの要望が出ているということを伝えたり、検討したりはするのか。我々は数パーセントでも要望を取り上げて議論してほしいと思って出しているが。

久保田：かならずしも伝えるわけではないが、伝える場合もある。縦割と言われる部分もあるかもしれないが、各省庁で施策の検討をするので、内閣府から話はするとしても、ああしろこうしろとは言いかねる点がある。

榊原：第10次計画案を読むと、クルマの危険性が強く出ていないと思う。事故があるから気をつけようということのほかに、クルマ自体に危険が内在していることをもっと打ち出すべきだ。クルマそのものが構造的に危ない——鉄道ならレールもあり専用の敷地もあるが、クルマはどこでも走れるという状況の中での危険が元々ある。それを教習所などでも強く教える必要があると思う。交通安全対策にもその視点をぜひ盛り込み、見方を変えてほしいというのが強い希望である。

また、1つ伺いたいのが、毎年の交通安全運動に事故被害者団体が協賛などとしても入っていないのが不思議だが、どうしてなのか。

久保田：協賛に入っていないのは、この場ではすぐにはわからないので、確認する。

榊原：PTAやマスコミ関係など広範囲の組織が協賛として名を連ねているのに、家族が命を奪われたりして一番苦労されている被害者の団体がいないのはなぜかと、いつも疑問に思う。運転する側ではなく、被害を受けた人間も入らないと本当の交通安全運動にならないと感じている。

杉田：内閣府の交通安全対策担当の立場として、交通安全のために今後盛り込んでいきたいこと、目玉的な政策の方向を聞きたい。

久保田：今策定中の第10次計画案の特徴として、これは関係省庁も含めての総意でもあるが、交通事故のない社会を目指してということで、今まではスピード違反や赤信号無視などの削減をおもな対象としていたが、今ではそういう事故は減ってきて、相対的にはうっかり事故が増えているので、うっかり事故をどうにか削減したいという狙いがある。無意識な部分に働きかけていく必要があると考えている。うっかり不注意による巻き込み事故や追突事故などをなくしていくような働きかけをしていくことで、さらに事故が減らせると考えている。

杉田：我々も機械装備によってうっかり事故にも相当対応できると考えている。だから要望したような装備装着を義務化してほしいと思っている。

久保田：技術の力は大きいと思う。人に対する教育も大事だが、技術を部分部分でも取り入れていくことが大事だと思う。ただ、完全自動化は、機械としてはできても、交通社会に溶け込むのは正直どうかと個人的には思っている。

杉田：私は完全自動化を望んではない。そうではなく、個々の技術対策、安全装置をきちんとしてほしい。

久保田：いろいろな装置の個々の安全を確認したうえで、取り入れられる技術はどんどん取り入れたい。先ほど話に出た視覚障害者の事故もブザーでは聴覚障害者には対応できないので、その点では死角のないクルマ作りが必要だと思う。運転する側が気づく装置、それに対応して止まる装置が必要だと思う。その意味で安全が確認できたら導入することが大事だと思う。

足立：義務化することが大事。メーカーは安全装置を増やせば高くなるし売れないので渋ると思うが、国としては命の安全の観点からメーカーに引きずられるのではなく、義務化できるものは義務化する姿勢を持ってほしい。

また、当会に糖尿病専門医がおり、低血糖による事故の危険を強く感じて患者に警告しているが、注意すると逆切れして治療に来なくなるという現実があるという。このように病気についても多くの人が気づかずに乗っている現実があるのだから、歯止めをかけるために検査の義務化を要望している。

久保田：くわしくはわからないが、運転免許の取得・更新時にそうしたフィルターをかける制度が昨年導入されたと思うが、一定の病気については今後、一気にそうならないがある程度歯止めは効くのかなと思っている。

足立：ぜひ後押しをしていただきたい。

佐藤：今、国交省道路局で、社会資本整備計画の中で今後の道路の交通安全について、2020年を目標とした計画が話し合われている。その中で、今後閣議決定の予定となる建議資料に、道路における交通弱者の危険を減らすということで、「歩行中の事故の半減を目指す」（「世界一安全な道路交通を実現するため、平成28年度からの5年間で、対策実施エリアでの歩行中・自転車乗車中死者の半減を目指す」）ことを掲げている。ちょうど第10次計画案と重なる5年間において、歩行者の死者を半減させるという目標立てをしている。国交省としてはあくまでも道路局内での目標で、道路局から第10次計画にこの目標を上げるものではないとのことだが、そもそも第1次交通安全基本計画でも歩行者の死者半減が目標とされたように、ここがいちばんネックとなっているところである。第10次計画案においても、このような目標設定が今こそ必要ではないかと思う。過去50年の道路交通の現状を振り返り、東京オリンピックを5年後に控えた今、単に全体で2,500人まで死者を減らすというのではなく、解決すべき点を絞って目標に打ち出すべきだと思う。もちろん目標立てした数値までは目をつぶるということの本意ではない

が。車体などの安全装置対策も大事だが、機械装置で救われるというのは、本来人間同士の行動における目標ではないような気がする。あくまでも共生社会としてつながってくるような目標を、ぜひ専門委員の方々に検討していただきたい。先に述べた「歩行者の死者半減」という目標は交通弱者を守ることを第一にしたわかりやすい目標で、オリンピックを控えて斬新な目標でもあると思う。今までの交通安全計画・運動でも歩行者事故削減は目標にあるが、「歩行者も注意せよ」「歩行者もルールを守れ」では、事故責任はお互い様になってしまい、ドライバーに対する訴えかけにはならない。

久保田：資料を見て、参考にしたい。

榊原：長年の疑問だが、建設の現場で人が死ぬことは大問題で、その原因と解決策が出るまで工事進行停止のような規制がかかるが、道路での死亡については講習を受ける程度で済まされてしまうのはなぜか。運送事業者もある程度対策ができるまで事業は停止、個人ならもう運転させない、というような建設現場並みの厳しい対応が必要だと思う。特に交通運輸事業者にはもっと厳しい立場で取締りや規制をかけて、絶対事故を起こしてはいけないというようにすべきだが、3人も4人も死者が出ても、すぐうやむやになってしまう。第10次計画案にそのような考えも入れていただきたいと思う。

佐藤：こうした要望について、各省庁に直接我々から問い合わせなくてはダメか。面識のない我々のような団体がいきなり行くと対応もそっけない。内閣府から、今日のような要望懇談があったことを、関係部署に伝えていただけるとありがたい。

久保田：省庁により対応が若干違うこともあるので、直接聞かれる方がよいと思う。要望書は各省庁にまわっていると聞いているが、今日の面談の話は伝えるようにする。

* * *

今回の面談を通して感じたことは、内閣府は計画のとりまとめだけを行っており、具体的な施策

は各省庁、具体的には国交省、警察庁に委せているということです。したがって各省庁に直接要請する事が必要であると思われます。しかし、警察庁は要望が多くて忙しいと面談を毎年断ってきています。このことから分かるように、直接要望を聞いて貰う、あるいは相手の考えを聞かせて貰う

ためには、まだまだハードルがかなり高いと感じざるを得ません。一方で、今回のような要望を毎年定期的に行うことで、相手方に当会の存在を認知させることができ、ハードルを少しでも低くする可能性があるならば、継続した方が良いのではないかと思った次第です。

クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のお知らせ

クルマ社会を問い直す会では第22回2016年度総会と、橋本良仁さんによる講演会「なぜ止まぬ道路建設 高速と都市計画道路」を開催いたします。

日本の道路建設は自民党が政権に復帰して以来、ますます臆面もなく推し進められている状況です。東京都内での都市計画道路も防災を口実に、遮二無二建設されようとしています。ところが新聞報道などでしか知らない私たち一般国民には、日本の道路建設の全貌は容易に見渡すことが出来ません。

そこで圏央道の建設に反対する活動を長く続けてこられた橋本良仁さんに、東京の都市計画道路と日本の高速道路建設をテーマに講演をして頂きます。

橋本良仁さんには2010年4月、当会の総会時に「日本にまだ道路は必要かー圏央道・八王子での経験から学ぶ」と題する講演をして頂いており、再度、御登壇願うことになります。

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

なお総会を欠席される方には委任状をご提出くださるようお願いいたします。

総会成立のためによりしくご協力お願い申し上げます。

(事務局担当世話人：清水真哉)

2016年4月16日(土)

12:30～15:00 総会

15:30～17:30 講演会

「なぜ止まぬ道路建設
高速と都市計画道路」
講師・橋本良仁さん

18:00～19:50 懇親会

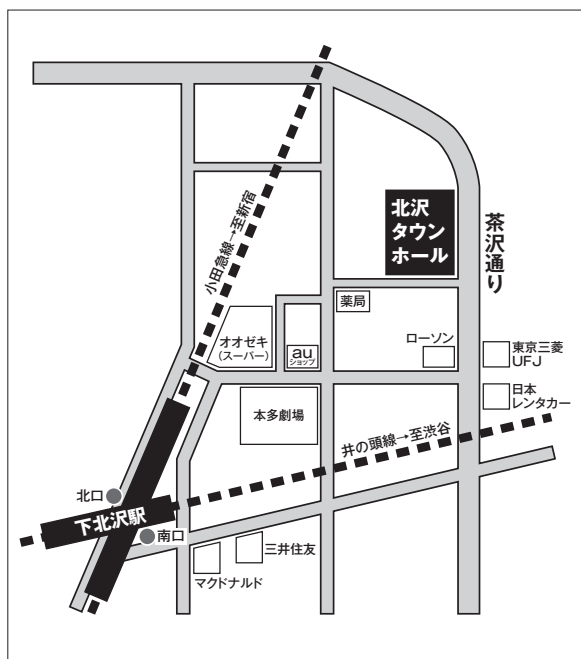
会場：北沢区民会館「北沢タウンホール」
二階第一集会室
東京都世田谷区北沢2-8-18

【交通】

小田急線・京王井の頭線
下北沢駅南口徒歩5分

参加費：無料(懇親会は実費)

☆講演会には会員以外の方の参加も
歓迎いたします。



小樽・砂川事件など飲酒運転根絶、交通死傷ゼロを願い ワールドデイ・北海道フォーラムに60人集う

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマとした「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2015」(主催:北海道交通事故被害者の会)は、11月15日、札幌市中央区の「かでる2・7」を会場に、60人を超える参加者で成功裡に終えることができました。以下概要の報告です。

16回目となる今フォーラム(ワールドデイでの開催は2009年以来7回目)は、北海道、北海道警察、札幌市の後援、および、クルマ社会を問い直す会、交通事故被害者家族ネットワーク、TAV交通死被害者の会、交通権学会北海道部会、道は誰のもの?札幌21、スローライフ交通教育の会、道路を考える会、さらに今回から「世界道路交通事故被害者の日・日本フォーラム(ワールドデイ・ジャパン)準備会)」(小栗幸夫氏など呼びかけ人)の協力も加わる中で開催されました。

初めに、2015年1月以来、砂川での5人死傷事件など、この北海道で交通禍の犠牲になった151人をはじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げました。

第10次計画の公聴会で、ゼロへの提言

主催者挨拶(前田)では、最初に14日夜東京タワーを前にワールドデイ・日本フォーラム(準備会)などが主催して行われたキャンドルナイトの様子を映し出し、全国の取り組みと連帯したフォーラムであることを述べ、次に、第10次交通安全基本計画の中間案に対する公聴会(11月6日)の公述人として、本フォーラムで採択(今年も)されている「交通死傷ゼロへの提言」

の主旨

①死亡・重傷ゼロを究極ではなく中期目標として掲げ、その過程としての5年計画目標値を定めるべきこと。中間案の目標値(死者2500人)を見直す(少なくする)べきこと。

②速度の抜本的抑制と規制

③生活道路での歩行者優先と交通静穏化

～「ゾーン30」、「歩車分離信号」などの早期普及と徹底～

を強調して要望したことなどを報告しました。

第1部：ゼロへの願い

第1部、「ゼロへの願い～こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにしてください～」では、3人の被害者・遺族の方がメッセージを発表。

千歳市の小林三千男さんは、「母の無念を想う」と題し、88歳という高齢運転者の漫然運転によって、横断歩道を青信号で渡っていて轢かれたお母様(京さん、当時83歳)の無念を語り、高齢運転者の問題をあわせて提起しました。

小林さんは、加害者が事故後1週間ほど経ってから最初の供述を自分に都合よく変えた嘘の言い逃れを正すために、何度も現場に足を運び



目撃者を探し、刑事裁判では被害者参加して被告の不誠実も明らかにしました。

札幌市の黒川和子さんは、44年前17歳で、酒気帯び運転の車に轢かれ40日間の意識不明という重傷被害（頭部挫傷、頭蓋骨骨折、全身打撲）を受け、奇跡的に助かったものの、今も「びまん性脊索損傷」などで全身の痛みに苦しむ毎日であること、加害者の不誠実、刑事司法や医療の問題なども指摘し、「加害者の罪に対する国の時効はあっても、被害者に対する傷害の責任は消えない」など涙ながらに切々と訴えました。

続いて白倉裕美子さんは、昨年7月13日の小樽事件を繰り返すなど飲酒運転根絶の道条例制定を求めてきた被害者連絡会として、経緯と要望内容を報告。11月26日開会の定例道議会で共同提案される全会派案にどのように反映されたかなど述べ、基調講演につなげました。

第2部：ゼロへの提言

「飲酒運転根絶と交通死傷ゼロへの課題」

第2部の基調講演講師は、6月に北大の学生団体が主催した「飲酒運転のない北海道をめざすシンポジウム」にも遠路おいで願った法社会学が専門の愛媛大学小佐井良太准教授。氏は現在「総合的な飲酒運転対策としての飲酒運転根絶条例の実効性の検討」を中心テーマ



に研究をされており、「飲酒運転根絶と交通死傷ゼロへの課題」と題し、1時間に亘って「飲酒運転根絶の考え方」、「「半歩」踏み込んだ施策の検討」、「交通死傷ゼロに向けて」という3項目で講演されました。飲酒運転根絶を個人の事後的処罰から、社会問題として未然防止（予防）へシフトさせること、住民や特定業者などそれぞれの主体の「責務」を明確にし、それを果たすための実効的「支援」が求められること、「半歩」踏み込み、アルコール健康障害対策基本法との関連、アルコール専門医療との連携、また、教

育的施策、警察・公安委員会との連携、飲食店や事業所での取組み連携など、具体的に提言されました。

最後に「全ての交通犯罪を許さない社会の実現、交通死傷ゼロこそが目標」「1人1人が「半歩」踏み出すことでクルマ優先の社会から人命優先へ、それはきっと実現できる」と結び、参加者全員に確かな指針と大きな勇気を与えてくれました。

第3部：ゼロへの誓い

会場討議で弁護士、研究者、市民団体などから貴重な発言を受けたあと、来賓の北海道くらし安全課 安海課長、道警交通部 高瀬管理官より力強い決意のご挨拶を受け、最後は、いのちのパネル展実行委員長小野さんの閉会挨拶で、熱意あふれる3時間のフォーラムを閉じました。

なお、被害者からのメッセージや小佐井良太氏の基調講演などフォーラムの詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報49号（2016年1月15日発行）に掲載しています。下記サイトからご覧下さい。

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

〈資料1〉

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」（2015年12月1日施行）の特徴と意義

（私たち被害者等の要望の反映など、前田記）

◎飲酒運転を「しない」はもちろん、「させない、許さない」を基本とし、全道民あげてとりくむという目的と理念を明確に掲げたこと。（前文、第1条、3条）

◎飲酒運転根絶のための社会環境づくりを重視し、事業者、家庭、学校、地域住民、行政など社会全体でとりくむことを明記したこと。（第2条、3条）

◎特定事業者として、飲食店営業者、酒類販売業者、タクシー事業者、代行業者を挙げ、それぞれの責務を明記したこと。（第2条、7条、8

条)

◎飲酒運転を「させない」ために、道民、事業者、特定事業者それぞれの場において飲酒運転のおそれがある者への「制止」や「通報」という責務を明記したこと。(第5条～8条)

◎特定事業者に広報等の責務を定めたこと。事業者の責務にイベント主催者も加えたこと。(第7条～9条)

◎北海道の地域性を考慮し、飲食店営業者とタクシー事業者及び代行業者が連携するとした条文が被害者団体等の意見聴取後に加えられたこと。(第7条の3項)

◎飲酒運転の予防のために、アルコール健康障

害を有する者への相談支援を、また再発防止のために、知事部局と公安委員会が連携しアルコール依存症の疑いがある検挙者に保健所における保健指導を促すなどとしたこと。(第12条 ※検挙者への受診義務規定は見送られ、今後の検討課題とされている)

◎飲酒運転根絶の教育及び知識の普及を重視し、その中で児童生徒の発達段階に応じて「生命の大切さ」を教えることを加えたこと。(第13条)

◎道と道民が一体となって取り組みを進めるため、(小樽事件が起きた)7月13日を「飲酒運転根絶の日」と定めたこと。(第15条)

〈資料2〉

「北海道新聞」2015年11月16日

なくせ 悲しい交通事故

「交通死傷ゼロに向け、車優先の社会から人中心の社会への転換が求められている」と訴える小佐井准教授

昨秋、80代の男が運転する車に母親がはねられて亡くなった千歳市の男性(52)は「家族の『危ないから運転をやめて』という言葉で、高齢者による交通事故が減ることを願っている」と語った。

高校2年の時に交通事故に遭い、左半身にまひが残る札幌市清田区の女性(61)は「44年たった今も後遺症に苦しんでいる」と時折声を詰まらせながら、被害者支援の充実を求めた。

続いて、飲酒運転事故の現状や対策に詳しい愛媛大学文学部の小佐井良太准教授が講演した。道議会が12月に可決する見通しの飲酒運転根絶条例案に触れ「条例を移しに地域独自の取り組みを推進し、処罰の強化によらず、飲酒運転を許さな

北海道交通事故被害者の会(前田敏章代表)は15日、「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2015」(交通死傷ゼロへの提言)を札幌市中央区のかでる2・7で開いた。交通事故で肉親を失った遺族や専門家が講演し、飲酒運転の撲滅などを訴えた。

(水野富仁)

札幌で「犠牲者の日」フォーラム

い環境を政策的に実現すべきた」と述べた。

道内では昨年7月に小樽市で、今年6月には砂川市で飲酒運転による死傷事故が発生しているだけに、参加した市民約60人は遺族らの声に熱心に耳を傾けていた。

「飲酒運転許さぬ環境に」



(北海道札幌市在住)

貸切バス事業の規制緩和と 運転労働をめぐる問題 ——軽井沢スキーツアーバス事故をうけて

◆はじめに

2016年1月15日、軽井沢でバス事故が発生。乗員2名と乗客13名が死亡、乗客26名が重軽傷を負う大惨事になった。報道によれば、事故を起こしたバスは14日23時に東京都渋谷区を出発し、長野県内のスキー場で客を降ろしながら長野と新潟の県境に位置する斑尾高原に到着する予定だった。

事故報道にふれた多くの人は、2012年の関越道での高速ツアーバス事故を思い出し、安全対策はあの事故で強化されたはずではなかったのか、と思っただろう。だが同時に、今回の事故は起こるべくして起きたものだと受け止めた人(とりわけ業界関係者)も少なくないのではないかな。

たしかに、事故を起こした会社の労務管理、運行管理はまず悪かった。「運行指示書」に記載がなかったこと、予定されていなかった一般道を(運行管理者の許可を得ずに)走行して事故が発生していること、乗務前の点呼が行われていなかったこと(加えて、記録の改ざんが行われていたこと)などの問題が次々と明らかになり、非難がそこに集中した。だが同時に問うべきは、そもそもなぜそういう会社でも業界に参入し(事業参入は2014年)、今回の事故を起こすまでこうして事業を継続できていたかだ。

事故を起こした運転者は、大型車・長距離の運転に不慣れだったという。しかしそれでも会社は、今シーズンで増えた仕事に対応するため彼を採用し(そのことはまだしも)、十分な研修を受けさせることなく今回の仕事に従事させた。

事故の直接の原因はこれから究明されるだろう。だが、報道でも言及されている幾つかの問題——例えば、(1)貸切バス事業における規制緩和政策の誤り、(2)旅行業者という発注者の責任を問う法制度の不備、そして、(3)運転者の労働

環境をめぐる問題などが問われない限り、同様の事故はまた起きるのではないかな。本稿では、(3)を中心にまとめておきたい¹⁾。

1)本稿は、(1)拙稿「軽井沢スキーツアーバス事故が問うもの」『労働情報』929号(2016年2月15日号)をベースとしている。(2)両事務局の了解を得て、「クルマ社会を問い直す会」会報誌と「交通権学会」ニューズレター第62号(2016年2月)に同時に(同様の内容で)投稿した。(3)過去のバス事故の際にも同様の問題提起を行っている。あわせて参照されたい。

◆貸切バス事業における規制緩和政策の導入

高速ツアーバスは、2地点間の移動を内容とするという点では高速乗合バスと一緒にあるが、旅行業者が主催者となって募集型企画旅行として運行される貸切バス事業である。

急成長を遂げた一方で、運行責任の所在がいまいとなることや、高速乗合バスであれば課される様々な義務やコスト負担を回避して低運賃を実現していることなどの問題点が指摘されていた。国は、関越道のバス事故をうけて、例えば、運転者が1人で乗務できる距離の上限の短縮化(但しこの問題は事故以前に総務省から指摘がなされていた)や運賃基準の見直しなど、安全対策で一定の見直しを行った、とされる。しかし事故はまた繰り返された。

さかのぼると、貸切バス事業で規制緩和政策が導入(具体的には、参入が免許制から許可制に、運賃・料金が認可制から事前届出制に変更)されたのは、2000年である。

次ページ図表1のとおり、99年度に2336社だった事業者は00年度に2864社に急増。その後も増加を続け、12年度は4536社とおおよそ倍になった。だが需要はそこまで増えなかった。長期的には増加傾向にあるとはいえ、2億5千万人台から3億1千万人超への増加にとどまる。

車両の稼働率(実働率)も、1989、1990年度の67.3%をピークに減少を続け(12年度は51.6%)、

なおかつ、貸切バス業界における営業収入も（近年増加がみられるとはいえ）ピークであった92年度の値に比べると大きく減少している。こうして、旅行業者優位の体制のもと、限られた量の仕事を運賃競争で請け負う構図が強化された。

○事後規制強化論の虚構

なるほど、規制緩和推進派が主張したように、需給調整規制や価格規制を取り扱う（緩和する）こと

で、サービス供給増・新サービスや「高止まり」している価格の引き下げが実現した。

これが文字どおりの業界の活性化を意味したのかはさておくとして、ところで、当時、安全性の低下を危ぶむ声に対して主張されていた、事業参入後のチェック体制の強化はどうだったか。この間の大事故の発生のたびに繰り返し指摘されてきたのが監査体制の脆弱さであり、具体的には、バスだけでなくトラック、タクシーをあわせると12万に及ぶ事業者数²⁾に対して監査業務にあたる職員数はいまだ365人という低い水準である。

今回事故を起こした会社には、2015年の2月に監査が行われていたが、運転者に健康診断を受けさせていなかったことが発覚し処分が行われたのは事故が起きる2日前だった。じつに1年近くもの時間を要している。しかも処分は1台の車両が20日間の使用停止という内容だった。実効性のある事後規制強化が急がれるのはもちろんだが、参入時のハードルを上げるなど規制緩和そのものの見直しが必要だと考える。

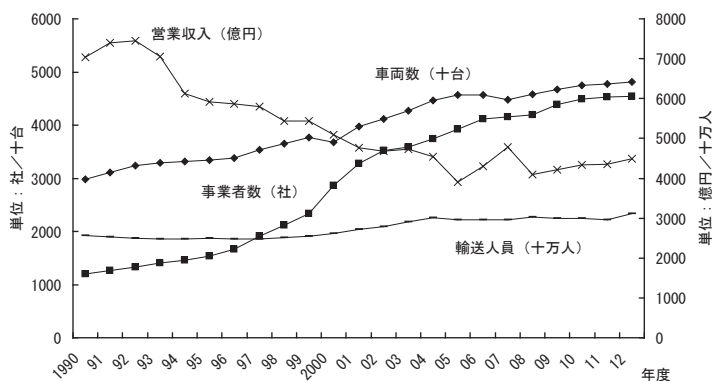
2) 事業者数の内訳は（2013年3月31日現在）、トラック62910（貨物軽自動車運送事業を除く）、乗合バス1991、貸切バス4536、ハイヤー・タクシー54575（法人等15271、個人39304）である。国土交通省「交通関連統計資料集」より。

○問われる旅行業者の責任

加えて見過ごせないのが、格安などをうたい、しかも国の基準（下限額）を下回る運賃水準で仕事を発注していた旅行業者の責任である。

規制緩和後に参入した多くは、経営基盤が脆弱で、それゆえ労務・運行管理上の問題が発生

図表1 貸切バス事業・輸送状況の推移



出所：日本バス協会『2014年版日本のバス事業』より作成。

しやすしい零細業者だった。具体的には、2013年3月末現在、貸切バス事業者の半数超(55.4%)が従業員数「10人まで」で、7割(70.8%)が車両数「10両まで」である（国土交通省「交通関連統計資料集」より）。

先にみたとおり、関越道のバス事故をうけて、かかる事態を解消し安全性を高めるため運賃制度が改善されたはずなのだが、報道によれば、今回のツアーでは、運賃が法定基準の下限額（26万4千円）を下回る19万円で契約されていたという。こうした低価格発注は珍しいことではなく、手数料というかたちでキックバックを求められるために運賃の引き上げは形式に過ぎないという声も紹介されている。

契約面における旅行業者優位の体制を是正し、適切な運賃設定とその確実な収受、発注者責任を問うことが可能な実効性ある法制度の整備が求められる。

◆運転者の働き方をめぐる問題

ここからは、運転者の働き方（働かされ方）をめぐる問題について、政府統計など交えながらみていく。

現在、バス運転者の不足が深刻で、その確保が焦眉の政策課題となっている（例えば、国土交通省「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」）。若い運転者が入ってこないのが、運転者の高齢化も進み、6人に1人は60歳以上だという。

背景を考えるに、バス運転者の労働条件をめ

ぐる問題がある。そもそも車の運転というのは、ミスの許されない、精神的に負担の大きな仕事で、かつ、勤務は長時間で、しかも深夜労働を伴う不規則性に特徴がある。かかる特徴から、職業運転者の労働環境には改善が必要だと早くから指摘されてきた³⁾のだが、適切な対策は講じられず、むしろ規制緩和政策の導入で悪化している。

具体的には、第一に、長時間労働である(図表2)。図表中の太線で囲んでいる「週60時間以上」とは、過労死の認定基準として用いられる月80時間(以上)の時間外労働に匹敵する長さである。それが「道路旅客運送業(バス、ハイタク)」では就業者全体の2割(5人に1人)を占めるのである(「道路貨物運送業(トラック)」では4人に1人)。

第二に、かかる長時間労働の一方で、かつては全産業平均を上回った賃金の低下である(図表3)。背景には、乗合を含めバス事業のリストラ策(分社化・子会社化、雇用の非正規化など)がある。

第三に、健康状態の悪化である。バスなど運転労働者(とりわけトラック)は、過労死の発生(労災申請、認定)件数が最も多い職種である(図表4)。なお、二番目に認定件数が多い職種(中分類)は「法人・団体管理職員」で24件)。高齢化も背景にして、運転者の健康状態を起因とする事故が増加を続け、2010年度は100件に、そして翌年度は143件に急増し高止まりしている(図表5)。

3)例えば、古くは、40年以上前(1971年)に、日本産業衛生学会のなかに運転労働安全委員会が設置され、「主として陸上交

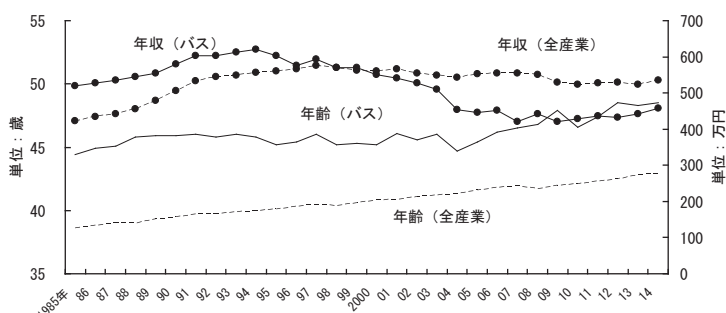
図表2 自動車運送業における週あたり労働時間数

男女計		単位：万人、%						
	総数	週1～34時間	週35～42時間	週43～48時間	週49～59時間	週60時間以上	週間就業時間不詳	
全産業	6233	1941	1898	1012	783	546	53	
道路旅客運送業	49	10	11	9	9	10	0	
道路貨物運送業	183	33	38	32	33	45	2	
全産業	100.0	31.1	30.5	16.2	12.6	8.8	0.9	
道路旅客運送業	100.0	20.4	22.4	18.4	18.4	20.4	0.0	
道路貨物運送業	100.0	18.0	20.8	17.5	18.0	24.6	1.1	

出所：総務省「労働力調査2015年」より作成。

出所：総務省「労働力調査2015年」より作成。

図表3 バス運転者と全産業労働者の年齢及び年収の推移



注1：対象はどちらも男性。

注2：年収は「きまて支給する現金給与額」と「年間賞与その他特別給与額」から試算。

出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年版より作成。

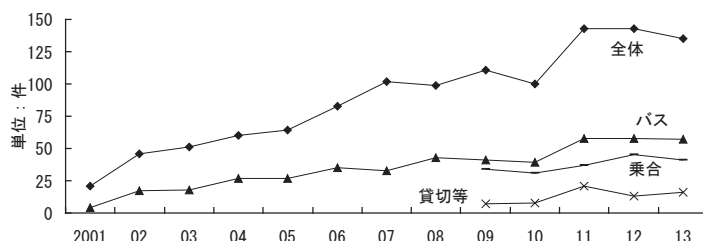
図表4 自動車運送業及び運転労働者の過労死(脳・心臓疾患)請求及び支給決定件数

		単位：件	
		請求件数	支給決定件数
全体		763	277
道路貨物運送業		120	77
道路旅客運送業		33	12
自動車運転従事者		143	85

注：中段は業種、下段は職種。

出所：厚生労働省「2014年度過労死等の労災補償状況」(2015年6月25日発表)より作成。

図表5 重大事故のうち、運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況



注1：2002年に事故件数が急増しているのは、報告規則の改正による。

注2：「乗合」と「貸切等」で分けたバスの事故件数の発表は2009年から。

注3：全体は、「バス」のほか「トラック」と「ハイ・タク」で構成(後二者は省略)。

出所：国土交通省自動車交通局「自動車運送事業用自動車事故統計年報」各年版より作成。

通機関において車両運転に従事する労働者の衛生学的問題点の究明」が行われてきた。その成果は、「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」にまとめられている。

◆働き方／働かせ方に関する脆弱な規制

ところで、バスなど職業運転者の事故が発生し、その背景にある過酷な働き方⁴⁾が報じられると、「こんな働き方は認められているのか？」と聞かれることがあるが、答えはyesである。そもそもわが国では原則として、労使で協定さえ結べばどれだけの長時間労働でも容認される。

自動車運送業の場合にはそれでは事故につながりかねない。そこで、厚生労働省は、「自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図る」ことを目的に「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」という告示（「改善基準告示」）を設けている。だがその中身が問題だ。

例えば、1日の拘束時間は13時間（最長で16時間）まで、1週間あたりでは65時間（同71.5時間）まで容認されているなど、先にふれた過労死認定基準を上回る労働時間が許される設計になっている。また運転者からよく聞かれる「睡眠時間の確保の困難」に関わって、勤務と勤務のあいだの「休息期間」の短さ——8時間を確保していれば問題なし（しかも深夜労働に対する配慮がなく、たとえ勤務が昼夜逆転していても、8時間で構わない）、とされていることの問題性を強調しておきたい（加えていえば、休日労働の規定が13連続勤務を容認していることも）。

さらに問題は、こうした低い水準の規制さえ守られていないことだ（図表6）。「改善基準告示」の水準を引き上げ、かつ、「告示」扱いから罰則付の法律への格上げがなければ、彼ら運転労働者を守ることは困難である。

4)「バス運転手過酷さ激化／「高速料金自己負担」「睡眠4時間」」（『朝日新聞』朝刊2016年1月19日付）、「運転手「明日はわが身」／眠気で高速通過／行き先2,3日前知る」（『東京新聞』朝刊1月18日付）など、今回事故を起こした運転者

図表6 バス事業における改善基準告示の違反事業場数及び主な違反事項

単位：件、%

	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
			最大拘束 時間	総拘束時 間	休息期間	連続運転 時間	最大運転 時間
実数	262	147	90	85	51	34	18
割合	100.0	56.1	34.4	32.4	19.5	13.0	6.9

出所：厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する2014年の監督指導、送検の状況」（2015年12月25日発表）より作成。

の働き方だけが特殊なものではない。

◆まとめに代えて

軽井沢のバス事故をうけて、国土交通省では、「国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置し、特別監査の実施など、緊急に対応するとともに、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置した（国土交通省「軽井沢スキーバス事故を受けた対策について」）。事故が発生してからのかかる動きにも、正直、既視感を覚えるものの、バス事業の規制緩和の見直しや労働分野の規制強化など、今度こそ、実効性ある安全対策が講じられなければなるまい。

参考文献

- 野沢浩・小木和孝編（1980）『自動車運転労働』労働科学研究所
 労働調査会出版局編（2013）『〔改訂5版〕自動車運転者労務改善基準告示の解説』労働調査会（北海道札幌市在住）

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
- ・40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）
- ・49号—規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- ・50号—ツアーバスの安全を考える
- ・51号—貧困という問題をめぐって
- ・53号—タクシー産業の確かな再生を
- ・54号—規制緩和とトラック運送業（Ⅲ）
- ・55号—規制緩和とトラック運送業（Ⅳ）
- ・58号—交通・移動をめぐる問題—タ張での地域調査結果から
- ・60号—非正規バス労働者の実態—非正規労働者調査から
- ・68号—関越道ツアーバス事故をうけて
- ・70号—乗合バス運転者の労働—勤務中に亡くなったある運転者の働き方から
- ・72号—高速ツアーバス・貸し切りバス問題、再考

2年前に漫画家で詩人のやなせたかしさんの計報を聞き、故郷のアンパンマンミュージアムを訪ねるのにJR四国のバスに乗った。高速バス伸長のかけで各地の元国鉄バスの一般路線は廃止や経営移管が行われ、四国の一般路線は私が乗ったこの物部川を遡行する大柵線とかつて高知と松山を結んでいた路線の愛媛県側だけが残っているのに過ぎない。

その高知県行きから帰った後、自分が乗ったバス大柵線をインターネットで調べ、この元国鉄バス路線で1950年11月7日の夕刻にわが国の一般路線バスで最悪の事故が起きていたことを知った。物部川沿いのカーブを曲りそこねて崖下に転落、最終的に34名の命が失われた。起点の土佐山田では秋祭りで定員の倍を超える客が乗っていていつもよりハンドルさばきが難しかったことが容易に推測できるが、それだけではなかった。当時21歳の運転手が祭りで飲酒していたというのだ。

それで腑に落ちた。2006年の高知酒害サマースクールでわざわざJRバス関東の元会長山村陽一氏が高知まで講演に来たわけが。国鉄バスのあってはならない事件が高知県で起きていたのだ。21歳の運転手だけが悪いのではなく当時の国鉄バス大柵線で飲酒運転が常態化していたらしい。真偽のほどは確かではないが、事故を起こした便の一本前のバスの運転手の酩酊ぶりから一本遅らせて事件に遭遇したという伝聞がインターネット上で見

受けられた。少なくとも飲酒運転のおそろしさが事故が起こるまでバスの職場で認識されていなかったには違いない。

今年のお正月に高知へ書き初めライブに行っ象の字を書いた帰りに、再び大柵線に乗り1950年の事故現場を訪ねた。大柵線沿線の宝珠寺の住職が浄財を集めて現場に供養塔を建立している。最寄バス停は川奈路。遠方からの旅人らしきがこんな観光名所が何もないところで降りるはずもないと運転士は油断してバス停を少し行き過ぎた。私としてはその方が現場まで歩く距離が短くなって好都合だったが。

事故当時は64メートルの断崖だったが杉田ダムで水位が上がりそれほどの断崖には見えない。事故後に植林したようで水面が見づらくなっている。カーブもさほど急ではない。2年前に終点の大柵まで乗ったので知っているのだが、終点近くの方がもっときついカーブである。事故を起こした便は途中の在所止まりで終点まで行かない。若い運転手は油断していたのだろう。日頃の運転に自信がありちょっとの酒ならこのくらいのカーブは乗り切れると。しかし、ちょっとがちょっとではなく文字どおり多くの乗客を奈落の底に落としてしまった。

飲酒運転とは問題が簡単ではない。飲酒運転で事故を起こした者を厳罰するだけでは解決しない。問題飲酒を起こした者が厳罰を下されたその



大柵線の事故現場近くを走るJRバス



大柵線の事故現場の供養塔

瞬間からお酒を飲まなくなることはまずありえない。まして厳罰で解雇しようものなら別の職場に問題が転じるだけである。アルコールは薬物であり依存症状態になったら節酒ではダメで断酒するしかないのだが、断酒は一朝一夕には達成できない。失敗を繰り返しながら断酒を維持するより道がなくそれには同じ苦しみを分かち仲間が不可欠であり、それを断酒会という。しかし、この国では飲酒の誘惑が多過ぎる。冠婚葬祭などにかにつけて大人の集まりにアルコールがつきもので、せっかく断酒していても祝いの席だから一杯ぐらいという勧めが実はアルコールに関する無知無関心で長年の断酒を台無しにしてしまう。飲酒運転をなくすということは全ての大人の課題であり問題飲酒しない人もアルコールが諸刃の剣であることを認識し、アルコールを元から飲めない人も、依存症になって最早飲んではいけない人も、社会に居場所があるように配慮できるようにならないといけない。飲酒運転の事故を他人事として非難するだけなのをもっともいけない。アルコールに無知であれば飲酒運転の共犯者と言ってよい。

高知がよそと比べて飲酒に甘い土地柄であることを統計で調べてみよう。東日本の人から見れば四国はみな同じように見えるかもしれないが、こと飲酒に関して高知県は他の3県から突出している。2012年の総務省の家計調査によると高知は一世帯当たり（一人世帯を除く）の飲酒費用は断トツの一位。2位の石川県の1.5倍近い。四国の他3県で一番高いのは徳島県で全国25位で高知の半額以下、香川・愛媛は下位十県に含まれ金額は高知の1/3程度。調査の母集団が少なくて数値が突出しているおそれがあるが、高知が他3県と飲酒でかけ離れているのは間違いない。

国税庁の統計なら母集団の問題はないが、成人一人当たりアルコール消費量2013年のデータで高知は全国12位、西日本では鹿児島・宮崎・沖縄（これら3県は焼酎愛好県）に次いで4位、四国ではもちろん1位。四国の他県は愛媛31位、徳島39位、香川41位。3県はひとり当たり6リットル前後なのに対し高知県は7.62リットルと2割以上多い。なお全国平均は6.97リットル。ビールに限定すれば高知は全国2位（1位は東京63.5リットル）の58.9リットル、四国他県は愛媛23位、香川27位、



2015年の酒害サマースクールの会場は路面電車の停留所そば

徳島32位で、40リットル強ぐらい。高知の成人一人当たりビール消費量は四国他県の1.5倍近い。東京の1位も夜間人口で割っているので実質土佐人が日本で一番ビールを飲んでいるのであろう。土佐人はお酒に湯水のようにお金を使い大量のアルコールを摂取している。土佐人は自由奔放と見られそれは間違いではないが、何かにつけ集いでお酒を飲んで腹を割って話す文化が根付いている。それは「いっごそう」と呼ばれている。しかし、ことは命がかかわっているのだ。お酒に甘い文化は卒業しないとイケない。

1973年から始まった高知酒害サマースクールは行政の支援で毎年テーマを定めて催されているが、当初は断酒サマースクールという名だった。主催の高知アルコール問題研究所は下司（げし）病院に置かれている。わが国最初のアディクション（依存症）の自助組織は下司病院のアルコール依存症患者によって作られた断酒会である。外国の事例の影響がまったくなかったとは言えないが、土佐の風土に沿うよう試行錯誤して形作られ外国からの借り物でない。初代院長の下司孝麿氏は東北の大震災の3か月後6月2日に96歳で天寿を全うされており、私も2011年のサマースクールで黙祷を捧げた。

私自身は飲酒運転の被害者ではない。アルコール問題に長くかかわっているのは父がどうみてもアルコール依存症だったからである。結局家族を断酒会につなげることができないまま昨年の初夏に父は74歳で他界した。飲酒運転の加害者になら

なかったのが幸い。母は父の3か月前に認知症による入浴中の事故で他界している。享年72。神戸のアルコール問題啓発の劇団ひっぽも東北の大震災以前に解散していたのを父の死後に知った。大阪に引っ越して神戸の演劇界に疎くなっていた。まことに慚愧に堪えないまま4年ぶりに2015年のサマースクールに参加する。午前中のテーマはアルコールと認知症で現院長の山本道也氏が講演、午後は各分野からの報告で県警が飲酒運転の取締まり強化で事故が減少したのを説明。

2006年の高知酒害サマースクールに東名高速のトラック飲酒運転の事故で子供を亡くされた井上夫妻が臨席されていた。前年にそこで講演したので2006年は簡単な挨拶しかしていなかった。事故を起こした運転手は高知県人である。彼の消息は不明らしいが土佐のお酒の甘い文化に警鐘を鳴らす存在でい続けてほしいと思うのは私の勝手だろうか。

高知の名誉を思っているすと2015年の年間の交通事故死者数が30人と記録の残る1952年以降最低になる。65年前の事故の犠牲者数を割り込んだ。前年は41人で約1/4減少、全国で3番目の減少率。2006年は58人でほぼ半減。県警の取締まり強化と救急医療の進化が功を奏したことになる。30人中

飲酒運転によるのは3人のみ(高知新聞2016年1月3日記事による)。土佐はいろいろ問題が多いが、効果ある対策が取られるところも土佐的である。

ここの読者でもシアンパンマンミュージアムに行くかたがおられたのなら、バスは進行方向の左側に座りバス停名に気を付けて川奈路を過ぎたら次の橋川野までのあいだ川の方を注視していただきたい。そこがわが国飲酒運転最大の事故現場なのだから。

参考URL

高知アルコール問題研究所

<http://www.kochi-al.org/>

研究所サイト内に2006年の山村陽一氏のレジュームが残されています

<http://www.kochi-al.org/url/yamamura-resume.html>

アルコールに関する都道府県別統計は総務省・国税庁を直接参照したのではなく以下に加工されていたのを利用しました

都道府県別統計とランキングで見る県民性

<http://todo-ran.com/t/categ/10043>

(大阪市生野区在住)



サヤインゲン
(会員K・Tさんの絵)

交通安全対策の新5か年計画となる「第10次交通安全基本計画」の中間案に対する意見募集が行われました。

(募集期間：平成27年10月20日から平成27年11月18日まで。計画案は、インターネット上では内閣府のサイト<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/kaisai.html>に掲載されています。)

貴重な機会ですので、私も個人意見を提出いたしました。以下にその詳細を報告します。

◆基本理念・基本認識

全体的に計画文書として整えられているものの、決定的な不備は、「自動車という交通システムは不完全な部分が放置されており、自動車が交通安全における主な脅威であり、事故・事件の要因のほとんどを占める」という事実を前面に出していないことである。「高齢社会が……」「子ども、高齢者を保護……」「人中心の……」などが多出するが、結局交通事故・事件は自動車がらみであるということは強調してしすぎることはない。「自動車は危険」という基本認識はすべての人に求められるもので、計画上でも明示すべきである。

◆路側帯等の確保

歩道が設置できる道路は全体の中でもごくわずかで、ほとんどの道路では歩行者通行区分は路側帯になっている。また歩行者と自動車を分離しきれない多くの道路実例への対策こそが課題なのである。

路側帯の設置状況について総点検を実施し、規定以上の幅員となるよう早急に改善する。路側帯幅員を確保するためには車道幅を削減・制限することも断行する。場合によっては自動車を一方通行化するか通行禁止(歩行者専用化)する。それができなければ「人優先」を標榜するべきではない。

◆自動車の大きさの抑制

交通安全対策のうえで道路幅員が不足するという問題は、主に自動車の大型化に起因するものである。クルマ車体幅の制限や、より小型車への転換へ誘導する政策は必要である。

◆飲酒運転対策

飲酒運転対策としては、すべてのクルマにアルコール検知装置の装備を義務化し、アルコールを検知した場合はエンジンがかからなくなる仕組みを導入すべきである。

また飲酒運転で検挙された運転者すべてに医師による治療を義務付け、アルコール依存症治療証明(または非該当証明)をもって運転を再開させるべきである。

◆自転車の走行空間整備

自転車の走行空間整備にあたっては、自転車利用者の意見を十分に反映し、実効性の高い設備となるようにすべきである。

自転車は本来「車両」であり、自転車と歩行者が混在するような通行区分は根本的に解消すべきである。車道において自転車と自動車が共存するためには、両者に対して不断に啓発が必要である。自転車の通行方法・位置は視覚的に明示されることが大切である。

◆自転車教育

自転車教育は、年齢心身発達とともに体系的段階的に行われることが必要で、そのための各レベルの指導者養成が必要である。

すでに成人である自転車利用者に対しては、TV広告などにより繰り返し自転車交通ルールの啓発を実施する。職場ぐるみでの講習、学校での保護者対象の講習を普及させることも重要である。

◆歩行者のニーズを尊重

幹線道路と生活道路を区分した対策が記載さ

れているが、実際には分別困難な事例が多いものと思われる。

そこで対策の基調となるべきは「人優先の交通安全思想」である。

幹線道路であると区分された道路であっても、そこに生活道路としてのニーズがないか不断に検証されなければならない。

生活者（歩行者）のニーズを尊重した対策がとられず、自動車の利便に偏った環境が放置された場合に、歩行者にとっての「事故危険箇所」が生じるのである。

◆「ゾーン30」の運用改善について

「ゾーン30」について「時速30キロで走行する道路」という誤解がしばしば見受けられる。しかし趣旨は安全確保のため十分低速で通行するゾーンということであり、時速20キロ台以下での走行が想定されているはずである。このような認識ギャップを埋めるためには、特段の周知啓発が必要である。

「ゾーン30」という名称自体が誤解の元とも言える。時速20キロ台以下での走行を印象付けるならば「ゾーン20」の方が適切とも考えられる。名称に数字を使用するのが不都合ならば「ゆっくりゾーン」でも「のろのろゾーン」でも「歩速ゾーン」でも良いのではないか。

◆歩車分離式信号の設置推進

歩車分離式信号の安全効果は明白であり、歩車分離式信号の必要性周知、設置推進は行政・警察が主導的に行うべきである。少なくとも歩行者の事故があった交差点については歩車分離式信号を検討する仕組みにすべきである。

◆通学路の安全対策

通学路については、スクールゾーン設定による自動車規制を原則とするべきである。自動車の迂回ができずスクールゾーン設定が困難な場合でも、十分な速度規制を実施し、自動車通行の抑制を行うべきである。

◆違法駐停車の取締り

「自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険

性、迷惑性の高い違法駐停車車両」を選択的に取締っているようでは、いつまでもいたちごっこが続く。違法駐停車車両にはシール貼付するなどして片端から取締り、排除すべきである。

一般市民が違法駐停車車両の写真を撮って通報できるようなシステムができないだろうか。

◆運転免許制度の改善

「運転免許制度の改善」の項で、「現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い」などと記述されているが、多くの事故・事件例から「結果的に運転免許が多数の不適格者にも交付されている現状がある」ことは明らかで、これを認識し明記するべきである。検証どころか早急な制度改善は必須である。

運転免許制度は運転者の適格を見極めるものであるべきで、運転免許交付はもっと厳選して行われるよう改善されなければならない。

◆自動運転車の開発・導入

自動運転車の開発・導入は、交通ルールが完全順守される機能を実現するべきである。

◆交通事故被害者支援

交通事故被害者は個々の事件の当事者であるばかりでなく、クルマ社会の中での犠牲者ともいえる。社会全体で追悼し、事故を再発させないという誓いを共有することは大切であると考え。毎年11月の第3日曜日は国連総会決議による世界共通の「世界道路交通犠牲者の日」であり、この日に行なわれる追悼・関連催事について、政府は積極的に共催・後援を行うべきである。春秋の全国交通安全運動の際に行事の中で「黙祷」などが行われているが、それに加えて「世界道路交通犠牲者の日」に追悼を行い、政府から国民全体に呼びかけを行うことは何ら不都合はないはずである。年々の多くの交通事故と犠牲者発生は国家的課題であるという認識を持って、手厚く追悼に取り組むべきである。

◆改善策につながる事故原因調査

道路交通事故原因の調査は、「再発防止」をよ

り追求し、具体的な改善策を提示・提言するものであるべきである。

多くの調査は当事者の処罰までしか至っていない。

例えば、事故現場交差点の改善でも事故被害者遺族の運動によってようやく実現されるありさまであり、類似設備の改善までは到底およばない。

アクセル・ブレーキペダルの踏み違い事故について、調査結果に基づく改善策が提言されたことがあるだろうか。

運転者が注意意識を失った状態で起きた事故について、その後再発防止措置がとられていれば、自動車には既にデッドマン装置が装備されているはずである。

飲酒運転事故については、事後対策はこれまで啓発程度に止まってきたが、飲酒運転が後を絶たない実状をみれば、自動車にもれなくアルコール検知装置を装備する提言があつてしかるべきである。

(東京都世田谷区在住)

投稿

ひとりで夜道を(心の問題)

木村孝子

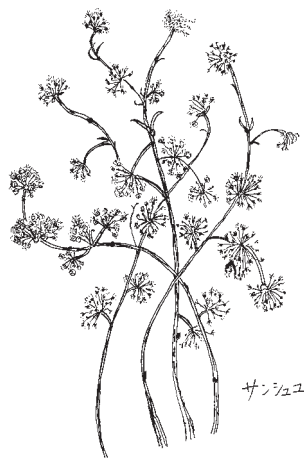
音楽会に参加のため、12月中旬の日曜日の夕方、文化会館に向かうコミュニティーバス(100円バス)に近所から乗りました。文化会館まで停留所が20か所あります(コミュニティーバスはご承知の通りひんぱんに停まります)。なんと乗った時から終点・文化会館まで乗客は私一人。運転手さんと1対1のバスの中で、彼は「今日は何のイベントですか?」などいろいろ話しかけてきました。マイカーを持たず、この“会”の会員である私は、「公共交通の大切さ」について持論を発信することになりました。3・11の東日本大震災以来、生活の見直しなど言われ、マイカーの自粛が叫ばれたのに、もう世間は忘れたかの如く一向にマイカーの減らない現実、どうしても乗るなら相乗りがよいこと、ノーカーデーのこと、健康のため歩くことの大切さなどなど語りました。運転手さんと意気投合し、「又、会いましょう」と言って別れました。

文化会館に着くと、他のイベントもあり、広い駐車場はクルマであふれるばかり。音楽会は午後8時に終了しました。100円バスはもうありません。私鉄の竜ヶ崎線の乗り場まで15分の道を歩きました。

私は考えました。行きはコミュニティーバス利用、帰りは暗い夜道を一人で徒歩、こんな私の生き方はまさに最たる少数派。大クルマ社会の中で

見方によっては変人なのかも。しかし美しい地球の存続を願い、「クルマ社会を問い直したい」私は、絶対にこの頑固な生き方を譲れません。世間へのアピールというより私の心の問題。私は体が元気な限りこの生き方をつづけるでしょう。皆さん、応援してくださいね。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



サンシュユ
(会員K・Tさんの絵)

高度経済成長期以降、日本各地で次々と自動車道路が建設された。それは山間部も例外ではない。住民がほとんどいなくても、観光地としての価値が高いとされた地域では、「〇〇ライン」と呼ばれるような観光用自動車道路が多数建設された。『霧の子孫たち』（新田次郎作、文芸春秋）は、このような自動車道路による大規模な自然と文化の破壊を告発した事実に基づく小説である。

この小説の舞台は、作者の故郷である長野県諏訪地方の霧ヶ峰である。そこには、1960年代に「ビーナスライン」と呼ばれる観光用有料自動車道路が建設されたが、それがさらに延長されようとしていた。その延長路線は旧御射山遺跡と七島八島の高層湿原地帯を通る予定であった。この高層湿原地帯は、霧ヶ峰を形成する三大高層湿原の一つで、そこには約800種類以上の植物が生育している。「高層湿原植物の種類が多いことは尾瀬と並んで日本一であり、地域面積に対して種間雑種の多いことにおいて世界一」である。ここに自動車道路を通せば「そのうち何種類かは必ず減びる」ことが予想された。にもかかわらず県企業局は強引に計画を遂行しようとする。それに対して、考古学者、病院長、高校教諭などが反対運動に立ち上がった。

彼らは霧ヶ峰の自然と遺跡の保護を訴える陳情書を提出し、署名運動を行い、マスコミにも取り上げてもらった。その結果、路線の一部が変更されることになったものの、計画を撤回させることはできなかった。これについて、運動の中心を担った一人である病院長は「完敗」と表現した。高層湿原地帯と遺跡を迂回するように路線が変更されても、原生林の破壊は避けられないからである。しかし考古学者の妻は「自然と文化を守るために戦ったことに意味があるのであって、結果については、それほどこだわることはない」とい

う。

『霧の子孫たち』は道路建設計画に反対した人々のたたかいの記録を小説化したものとして大きな価値がある。また、その中に表現されている思想にも注目すべきものが多い。

「自然の中に人間はあるのです。人間が生きて権利があると同時に、自然にもあるのです。人間以外の生命を愛する気持ちがあってこそ人間愛を口にすることができるのだと思います。」

「旧御射山遺跡と霧ヶ峰の自然を守るための反対というだけではなく、われわれは祖先から受け継いできた偉大なる遺産をそのまま子孫に引き継ぐべき義務があるということを特に強調することにしよう。」

「モータリゼーションの時代だからと、むきになって、やたらと自然を破壊して道路を造り上げたころには、その壊された自然の方が価値が高く評価されてくる。つまり、現代ではモータリゼーションの時代は過ぎて、もっと価値の高いものへ向かって人類は進もうとしているのです。価値の転換はきわめて速いということです。」

その必要性に疑問を抱かざるを得ないような自動車道路の建設は現在なお日本国中で続けられ、それによる自然環境の破壊などが懸念されている。『霧の子孫たち』は、40年以上前に書かれた小説であるが、現在なお重要な問題を提起している。またこれは私に「できるだけクルマに依存しない」生き方を選択させるきっかけとなった、心に残る作品でもある。

*この原稿は、『霧の子孫たち』の出版年度が古いので、「おすすめ書籍の紹介」ではなく、「投稿」として書きました。なお、この小説は現在文春文庫から発売されています。

(山口県下関市在住)

毎日新聞に投稿が掲載されました

佐藤清志(世話人)

2015年11月22日の毎日新聞オピニオン欄に投稿(交通事故「被害者の日」啓発を)が掲載されました。

「世界道路交通被害者の日」は世界統一で交通被害者を追悼し、再発防止を誓い合う日で、2005年の国連決議の中で定められたものです。

交通死は特にここ数年、新興国で増加の一途をたどっています。また、世界中どこでも明らかにされていることとして、若年層において死傷原因の第1位を占めているのは「交通事故」という発表もあります。

このような被害を無くしていくためにも、世界がひとつになるこの日の存在は重要であると考えています。

会員のみなさまにおかれましても、その活動・啓発にご理解とご協力をいただければと思います。

毎 日 新 聞

オピニオン opinion

交通事故「被害者の日」啓発を

講師 佐藤 清志51(東京都品川区)

昨年1年間の交通死者数は4113人。この数は死者数が1万6000人を超え、「交通戦争」と呼ばれた1970年ごろの4分の1まで減り、14年連続で減少という。

今年度が最終年度の第9次交通安全基本計画中の年間目標では死者3000人以下で、達成されると10万人あたりで「世界一安全な道路交通社会」となるという。

だが、目標達成は難しい状況で、連続減少もストップしかねないと聞く。もっと啓発してはどうか。

人々が人を守るために「被害者の日」を

とも目標達成で「世界一安全」となっても、被害者・遺族にとっては全く意味のないこと。交通安全における取り組みや目標は、被害当事者にとっては別世界に感じ、反発を抱いてしまうことも少なくない。

国連では2005年の決議で、世界統一で交通死者を悼み、再発防止につなげるため、毎年11月の第3日曜日を「世界道路交通被害者の日」と定めた。

「しんぶん赤旗」に記事が掲載されました

榊原茂典(代表)

2016年1月15日に「しんぶん赤旗」くらし家庭部の記者から突然電話インタビューの依頼があり、
・ 昨年の交通事故死が前年を上回ったこと。
・ 65歳以上の高齢者の死者が半数以上であること。
というところに焦点を当てた記事を作りたいので、「高齢者の交通事故」に関する意見が欲しいということでした。当会が選ばれた経緯は会報を以前から先方に送っており、それを見て、前代表の杉田さん経由で代表の私にコンタクトしてきたようです。

掲載日が迫っていましたので個人でインタビューを受けることとしました。

その結果が、1月22日朝刊のくらし家庭欄に掲載されましたので報告致します。

自動ブレーキなど装備 公共交通の復活・強化も

道路の安全と自動車の
社会的な負担の軽減を
目指す「クルマ社会を
問い直す会」代表

榊原茂典さん(68)



急速な高齢化の進行で、クルマを中心とした道路交通システムに限界がきています。現状のままでは高齢化が進めば、高齢者の事故死は増える

ばかりだと思います。

高齢者には、運転者と歩行者の両面があります。アクセルやブレーキを踏み間違えたら終わりというクルマ固有の危険性に加え、高齢化による認知機能や運動・危険回避能力の劣化で、運転失敗と事故の危険は増大します。歩行横断に際しても、高齢者は道幅、横断に要する時間、近づくクルマの速度などを判断し行動する諸能力の低下は顕著で、横断失敗事故が絶えないのが現実です。

道路交通は人の認識・運動能力に任せられ、交通事故はあ

くまで第一義的には個人責任というシステムです。高齢運転者の増加で事故が増えても個人の責任としたまま放置していいのでしょうか。

特に地方では、公共交通機関がどんどんつぶされて、クルマなしでは生活できません。足がない高齢者のために、公共交通の復活・強化を含めた行政、メーカー、市民の知恵が求められていると思うのです。

当面は全車両に自動ブレーキや飲酒運転防止、最高速度順守などの安全装置を装備させる一方、人がクルマに頼らないで移動できる社会をめざしたい。いずれは出現するであろう自動運転車の活用方法を含め、行政の責任は重大です。

二度と繰り返さないで、軽井沢バス転落事故の悲劇 (地方紙10紙に記事が掲載されました)

前田敏章

「効率優先」問い直して

交通事故の遺族として再発防止を長年訴えてきた「北海道交通事故被害者の会」代表、前田敏章さん(66)札幌市は、長野県軽井沢町のバス転落事故について「効率や経済性を優先し過ぎる社会を、問い直す時です」と訴える。

1995年、前田さんの長女千尋さん(当時17)は高校から帰宅途中、後ろから来たワゴン車にはねられた。ほぼ即死だった。「ぼうぜんとしている間にお葬式が終わり、悪い夢なのかと思った。でも、温かいお骨を抱いた瞬間、『ああ、

交通事故遺族の前田さん

交通事故で死んだ、前田敏章さんの長女千尋さん。事故の4年前、中学入学時に初めての制服姿で。1991年、北海道稚内市の自宅(当時)



千尋はいないんだ」と分かりました」

今回の長野県のバス事故では、バス会社のずさんな管理の実態が発覚した。安

全対策の不備を生み出す構造的な問題は、2012年の関越道ツアーバス事故などでも指摘されてきたが、抜本的な改善はなされな

った。

「根底にあるのは、スピードと利便性を優先するあまり、結果として安全や人命を軽視するクルマ社会の考え方です」と前田さん。悲惨な交通事故が後を絶たず、年間の死者数が4千人を超える現実には「『ある程度の犠牲は仕方ない』と、どこか、まひしていいいでしょうか」。

前田さんは16年ほど前に被害者の会をつくり、そうした社会の価値観を問い続けてきた。「以前より、被害者の話に耳を傾けてくれるようになってきた。変化の兆しも感じています」。

実効性のある再発防止策が、少しでも早く実現することを願っている。

1月15日に起きた軽井沢バス転落事故での多数の学生さんの被害報道に、同じ交通被害遺族として胸を痛めています。このほど、共同通信の文化部の記者さんから取材を受け、想いの一端が全国に配信されました。下記の記事コピーは、「長崎新聞」2月1日の生活欄で、ツアーバスの安全問題を集めた記事の後半部です。同様記事が1月27日～2月1日の地方紙10紙(岩手日報、河北新聞、日本海新聞、下野新聞、神奈川新聞、京都新聞、愛媛新聞、長崎新聞、熊本日日新聞、宮崎日日新聞)に掲載されました。「問い直す会」の会員としての活動の一つと位置づけ対応しましたので報告します。

(北海道札幌市在住)

2016年2月1日 長崎新聞

『「走る原発」エコカー 危ない水素社会』

上岡直見 著

コモンズ

2015年7月発行

A5版 134ページ

ISBN978-4-86187-125-2

販売価格

本体1500円＋税



かつて当会会員でもあった上岡さんの著作です。エコカーと言われる電気自動車や燃料電池車の普及推進が、原発の温存、新型原子炉である高温ガス炉の推進につながることを論じています。

章立ては次の通りです。

第1章 燃料電池車・電気自動車と原子力の深い関係

第2章 夢の水素社会は本当か？

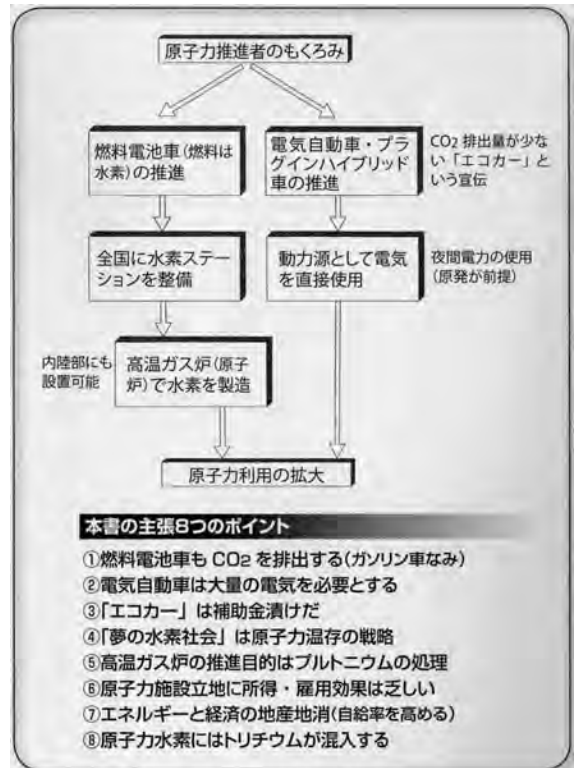
第3章 原子力延命策としての高温ガス炉

第4章 原発は地域に貢献していない

本書の冒頭に右上の表が掲載しており、主張の要点がまとめられています。

私は高温ガス炉の危険性・問題点をわかりやすく解説した本を求めていました。この本は一定程度私の要求を満たしてくれました。日本政府の「エネルギー基本計画」には、「水素製造を含めた多様な産業利用が見込まれ、固有の安全性を有する高温ガス炉など、安全性の高度化に貢献する原子力技術の研究開発を国際協力の下で推進する。」と記載されています。「固有の安全性」の実態に関して、初心者が勉強を始める上での導き情報が整理されていると感じました。

水素社会論については、私は再生可能エネルギーから水素を得る技術の進展について著者が



どう考えているか、聞いてみたいと感じました。2015年9月に東大と宮崎大が共同で実際の太陽光下で変換効率24.4%の高効率での水素製造(太陽エネルギーの4分の1を水素に変換)に成功したと発表されています。31%の効率の集光型太陽電池を使って電気を得、それで水を電気分解する方法だそうです。さらに集光型太陽電池についてはシャープが2013年6月に44.4%の変換効率を達成したとの発表もあります。集光型太陽電池のコストダウンが必要でしょうが、私はこの技術の将来に大いに期待しています。水素の貯蔵と輸送についても千代田化工が開発した常温常圧で扱うことを可能にする有機ハイドライド法が期待できます。原子力による水素でなく太陽による水素社会の展望が開かれつつあるのではないのでしょうか。

(杉田正明・世話人)

ドキュメンタリー映画 『Bikes vs Cars 車社会から自転車社会へ』



2015年にスウェーデンで制作された標記の映画(英語・日本語字幕版)が、2016年1月31日、渋谷「アップリンク」で1日(2回)のみの限定ながら上映された。

本作品は、世界中の都市が自動車で埋め尽くされていく中で、地球温暖化、資源の枯渇、騒音や汚染、渋滞などを悪化させていることに警鐘を鳴らす気鋭の新作。劣悪な道路構造や利権絡みの政治情勢などにも触れつつ、その対抗軸としての自転車に焦点を当てていることが特徴だ。

作中では、かつて自転車利用者が極めて少数派であり、公共交通網も脆弱で自動車が溢れ返っている中で、自転車乗りが結束して自転車レーンを勝ち取っていく様を描きながら、自動車利権に支配された暗澹とした世の中で市民が戦っていくことに期待をつないでいる。

評者が訪ねた上映会では、監督の Fredrik Gertten 氏、および日本語版制作に携わった Cycling Embassy of Japan の関係者を交えた質

疑応答の場が設けられた。その中で、「なぜ題を Bikes vs Cars にしようと思ったのか。自動車対都市という内容だった。」という指摘があった。

この質問に対し監督は、「自動車対都市」にすると暗い物語に終始してしまう。映画を観た人に少しでも明るい材料を持ち帰ってほしくて、現に私たち市民が世の中を変える力になることができる自転車をテーマにした、と応えていた。

実際、本作では自動車 対 都市やそこに住む人、つまり自動車が利権に任せて様々なものを壊し続けている様子が描かれている。その一方で、「クルマ社会」に辟易した一部の人が自転車を通じてつながり合い、自発的に行動し、大きな力にも屈せず、社会を変えていく様子が描かれており、自転車がつないだ市民の力が明るく生き生きと描かれていた。

こうした内容は、筆者が代表を務める 持続可能な地域交通を考える会(SLTc)で3年前に紹介させていただいた書籍『クルマよ、お世話になりました—米モータリゼーションの歴史と未来』(白水社刊、原題『Divorce your Car!』)の内容に通じるものがあると感じたが、その原著が書かれた2000年からの15年でひとつ大きく変わったことは、自転車が人をつなげ、その連帯が閉塞した「クルマ社会」に風穴を明ける実例が出来つつあるということだろう。

先述の上映会に参加した監督は、1週間ほど東京に滞在し、自転車で走り回っていたようだ。その時の様子も話題になったが、東京では老若男女様々な人が自転車に乗る様子を見て、次の改革を成し遂げる可能性のある都市のひとつが東京だと述べておられた。東京には自転車に乗る人が多く、潜在的能力は高いが、残念ながらまだ市民の力が足りない。普段自転車に乗る人が世の中に無関心ということではなく、自発的に行動し、つながっていくことで、世の中を変える大きな力になるのではないか。本作品で描かれたような改革は世界の多くの都市で起こりつつある。日本でも起こることを期待したい。

(井坂洋士・地域活動連絡係)

大企業の工場入口で入門手続きを済ませ、広い工場構内に入ったとき、最初に目につくのは構内の制限速度標識である。筆者の知るところ5キロ、10キロ、15キロなどに制限していることが多い。ところが、工場敷地内は道路も幅広く整備されていて、両側歩道もきちんと作られていることが少なくない。中には横断歩道は勿論、交通信号機まで設置している工場もあるぐらいだ。こう見てみれば、工場内の道路交通の環境は存外良いと思う。ただ、荷物の運搬台車とかフォークリフトなどは始終あらゆる場所で道路を横断しているから、歩行者でも構内を歩くとき決して油断をしてはならないのは勿論だ。

ところで工場構内に入ってくるクルマは規制を守ってとにかく温和しく運転する。それはそうであろう、構内に入るとき門衛に所属とナンバーをチェックされて工場の厳重な管理下に置かれるのである。工場は大抵無事故記録を達成するのが安全目標になっているから、外来者といえどもその安全指示に従わなければならないのだ。そこで交通事故など起こそうものなら大ごとだ。たとえ事故を起こさなくても、規則違反のでたらめな運転をしているなどということが知れたら、工場内立ち入り禁止、悪くすると取引停止になりかねない。

実はここからが重要なのである。工場に働く人は壮健な成人である事が前提だ。だから危険回避動作も機敏だと想像出来る。それなのに構内の制限速度は低く抑えられているのだ。

では、公道ならどうであろうか。法定速度は60キロであり、工場内の速度規制に比べたら雲泥の差だ。ここで特に問題なのは、公道を歩く

人、横断する人が工場内と違って壮健な成人ばかりではないことだ。年端のいかない子供もいれば、足が悪く歩行に苦労している高齢者もいる。歩くのが辛い病人もいるであろう。視覚障害者もいる。その人達がクルマと同じ道路平面を共有しているのである。それなのに特に安全を目指すゾーン30と呼ばれる歩行者優先ゾーンでもクルマは30キロ制限なのである。つまり歩行者が多様な公道の方が工場内より制限速度が高いのである。これは大変な矛盾である。

なぜこういう奇妙なことになったのであろうか。筆者が思うに、一般に、工場を管理している人たちは「クルマは本質的に危険だ」と考えているのであろう。従って広い構内であっても厳しい速度制限をしているわけだ。ところが公道はどうか。どうもそれを管理している行政がクルマを危険だと考えていないようなのだ。その証拠にクルマは注意して運転すれば安全なのだずっと言い続けてきている。そして多様な人々が利用する公道は安全より経済効率が重要だとして工場構内より制限速度をずっと高く設定しているのだ。さらに悪いことに公道では走っているクルマを行政が厳しく管理していない。だから運転者が制限速度を守らないのはあたりまえだ。よって道路の危険はますます増大する。そういうわけで実際のところ公道は工場構内より遙かに危ないのだ。行政はこれらの事実を認め、根本的な考え方を改めるべきだ。本質的にクルマが危険なことを認めたうえで、工場構内を見習って、思い切って制限速度を下げるべきだ。公道の安全が工場内の安全を下回っては本末転倒である。

お断り

「事務局より」は今回は都合によりお休みいたします。

2016年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上に「15年度会費払込済」「16年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2015年度、2016年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

2015年4月1日から2016年1月9日までの会費・寄付払込者は129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、2016年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、**複数口の会費**をよろしくお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報80号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

公的機関への意見事例等をお寄せください

道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長

若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条(会費)会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員の判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

ブログとFacebookのご案内

会員有志がブログとFacebookページを開設しています。ぜひご覧ください。

◎ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)

<http://toinaosu.seesaa.net/>

クルマという不完全な装置に依存した交通システムの弊害が放置されている実態を訴え、ほぼ毎日百数十の訪問者を得ています。

◎ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)

<http://hokousya.seesaa.net/>

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

◎Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」(2014年4月27日開設)

<https://www.facebook.com/toinaosu>

会からの提言・お知らせや会員意見などを掲載していきたいと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログやFacebookページと一緒に投稿してください。

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉(会報80号に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

お分けします

会報バックナンバー・冊子・リーフレット等

●会報『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～82号)

—1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。

●冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著・59号に同封)、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』

—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

以上、申し込みは杉田久美子(会報80号に同封の名簿参照)まで。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

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

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

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《6/25(土)》

時間 13:00～16:00

場所 千代田図書館 研修室 (予定)

<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/>

千代田区役所の9Fです。東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿線「九段下」駅下車4番または6番出口から徒歩5分。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

※上記の時間・場所は予定です。beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が確定次第、メーリングリストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に時間・場所確認のための電話をください。

問い合わせ 杉田正明 050-7534-1203

■問い直す会有志メーリングリストのご案内

有志メーリングリスト管理人 杉田正明

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2016年1月31日現在で参加者は90人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください。(非会員は参加できません。)

尚、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

総会のお知らせ《4月16日(土)午後》
→11ページをご覧ください。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

●次号発行予定：2016年6月下旬

●原稿締切り：2016年4月30日(締切り厳守でお願いいたします)

●送付先：足立礼子(会報80号に同封の名簿参照)

●募集内容：

※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

・1つの号につき一人1点までとします。

・字数はおおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。

◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。

★原稿についてのごお願い

・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。

・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書

いてファクスまたは郵送でお送りください。

・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい丁寧な文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。

・図版はモノクロ誌面で鮮明度も限界がある点を考慮して見やすい工夫をしてください。

・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供画像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。

・商業出版でない我々の会報は手間・時間削減等のため、会報担当者による原稿の字数調整や内容整理はいたしません。執筆者による校正も基本的に行いません。よく推敲した完成原稿の提出をお願いします。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただくことがありますので承知おきください。

・匿名希望の方はお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文