

1998.9.17.

問い直せ車社会

杉田 聡

■1■

一人の少年（8歳）が昨年11月28日の朝、東京都世田谷区で死んだ。学校に通う途中、交差点を横断中にトラックにひかれたのである。

今は昔と違い、生まれてきた子供が幼くして死ぬことはほとんどなくなった。幸いである。でも私たち親は、朝元気に学校へ出かけたわが子が、本当にその日生きて帰ってくるかどうか

は一撃の下に人を殺すだけの力がある。

子供でも、路上で一挙一動の判断を間違えば、たちどころに命を奪われる。よい場合でも路上にたたきつけられて、大変なケガを

だが、もし毎年500人もの子供が誘拐魔に殺されたら大問題にならないか。

毎年500人もの少女が変質者に殺されたら、社会は子供を守るために断固たる態度をとらないか。

毎年500人の子供が：

誘拐魔が子供の命を狙っているとは思わない。変質者が娘を狙っているともあまり考えない。何より恐ろしいのは、ごく当たり前の大人たちが運転している車なのだ。それはどこにでも走っている。そして、それ

負わされるだろう。横断歩道上だっておそろしく危ないのだ。車に命を奪われる子供は年間500人（警察、厚生省統計を基に私が算出）。ちょっとした小学校が消滅してしまう数である。

子供を殺す者がごく普通の大人であるために、また自動車があまりに便利な乗り物であるだけに、みんなで共同黙秘をしているのか。あるいは、子供の命を奪っても、それは結局いかんともしがたい「事故」だからか……。

× × ×
 クルマ社会を痛烈に批判しながら、具体的な対策などを提案している「クルマ社会を問い直す会」代表で帯広畜産大学助教授の杉田聡さんに車社会の問題点を10回にわたってリポートしてもらおう。

問い直せ車社会

杉田 聡
■2■

自動車事故は、本当に事故なのだろうか。

「事故＝アクシデント」

には、事故は常に偶然であり、いかんともしがたいものというニュアンスが含まれている。1998年冬、北海道・豊浜トンネルで起きた岩盤崩落の現場で、北海道開発庁長官が「事故」という発言をした途端に、「これは起るべくして起

きた人災だ」という遺族の怒りの声が上がったのは記憶に新しい。

以下のように自動車事故は起るべくして起るのだが、それを「事故」と言った途端に真実から目をおおってしまうことになる。警察や「交通事故分析センター」が、毎日のように起る「事故」

の分析をしているが、最も基本的な事実に対して完全に目をふさいでいる。

「しろうと」である。

それは、機械システムとして見たとき、自動車は本質的な欠陥をもっているという事実だ。自動車にはレールがない。だから自動車はきわめて不安定であり、

自動車免許をとるのに要する時間は100時間に満たない。犬猫のお医者さん

だ。犬猫のお医者さん

だ。犬猫のお医者さん

必然的に起る事故

運転する環境が過酷な乗り物であるという点である。こうした乗り物は、本来特殊な専門的訓練を受けたエキスパートにのみ運転が許されるべきものである。な

も管理されない。要するに、

レールがない不安定な自動車を「しろうと」が運転しているから、自動車事故は、事故、つまり偶然ではなく、むしろ必然的に起るのだ。そして、これだけ危険なものが歩行者と同一平面を疾走しているから、歩行者を巻き込む対人事故も避けられず、また自動車はすさまじい運動エネルギーを出して走る故に、これがぶち当たれば、不可避的に人命が損なわれるのである。(「クルマ社会を問い直す会」代表)

問い直せ車社会

杉田 聡

■3■

自動車事故は避けられな
いと書いた。いかに安全施
設を設けても、自動車のシ
ステム全体がこのように欠
陥だらけなので、事故は偶
然ではなく必然なのであ
る。初回に記したようない
たいけな児童を巻きこんだ
事故は、だから起こるべく

して起きたのである。
私の連載は10回、約3週
間の予定である。すると、
この間だけでも、30人もの
子どもの命が奪われること
になる。これからまだ25人
ほどの子供が犠牲になるの
は確率の問題として、もは
や避ける事はできない。負

傷者なら4000人に達す
るだろう。
何重にも守られるべき子
どもたちが、こんなにもや
すやすと命を奪われ続ける
とき、自動車
システムを現
在の形で温存
させることは、やはり異常
としか言いようがない。

この事実をほとんどあら
ゆるレベルの人たちが看過
していられるという事実
は、まともな精神ではとう

てい理解できない。総理大
臣や文部大臣が、「これほ
の命を守るために、今のシ
ステムを根本的に問い直そ
うと立ち上がった、などと
わけにはいかない」と発言
いう話も聞いたことがな
い。支配してい
るのは、ほとん
ど社会全体をお
おう貝のような沈黙であ
る。だから私は、現状はあ
まりに異常だと思ふのだ。

国会で、この異常なシス
テムの存否の是非をめぐっ
て真剣な討議が戦わされた
は、子どもを対象にした「交
通安全教育」を学校でくり
会「代表」

返し実施している。子ども
に道の歩き方を教え、信号
の見方を教え、車の特性を
教える。だが、おびただし
い数の車が、子どもたちが
歩くすれすれの所を、すさ
まじい運動エネルギーを出
しながら、子どもの命を危
険にさらして日々、走って
いるという異様な事実につ
いては、決して教えようと
しないのである。

異様な危険温存社会

「クルマ社会を問い直す

問い直せ車社会

杉田 聡

■4■

学校が実施する「交通安全教育」とはいかなるものか。

それはそもそも、大人たちが車を好き放題に走らせているという事実、したがって子どもを危険にさらし、時に殺し傷つけるのは自分たち大人なのだという事実を、完全に不問に付している。

さらに悪いことに、今日の「交通安全教育」は、全

くといってよいほど子どもの行動や知覚の特性を理解していない。理解できてい

れば、子どももの至近距離に車を走らせることを許すはずがない。私たちは、子どもの眼は良いものだと思っている。しかし、子どもの視力は大人より弱い。視野も大人に比べて狭い。視点はもちろん

低い。そしてスピード感覚はきわめて鈍い。だから、クルマがどのくらいの速さで走ってくるか分からないことが多い。鬼ごっこをしている子どもが、鬼の声の方向がよく分からないように、車が接近してくる音の

運動をしているだけで、実際に車を見ていないことだ。さらである。「車が来たら手を上げて道を渡る」と教わったため、車が来るのを待って渡ったために、車に衝突されて死んだ子どももだっているのだ。

方向が子どもにはよく分からない。子どもの判断能力はずっと低い。「右を見て、左を見て、もう一度右を見て」と学校では教えるが、子どもは単に左右に首を動かす

集中する。すると、いつも車に注意が向けられるとは限らないのである。こんなにも不利な条件下にあって、幼い子どもたちは毎日学校に通っているのだある。ある人は「決死の登下

校」と言ったが、子どもたちにとって、毎日の登下校は、文字通り「決死」である。

子どもたちに「交通安全教育」を施す先生も警察官も、その意図は善意なのだろうが、なぜ子どものこうした特性を理解しないのだろうか。そもそも子どもの歩く道にこんなにもたくさん

の車が走るやむにやまれぬ合理性があるのか?と、なぜ考えないのだろうか。

子ども不在の交通安全教育

(「クルマ社会を問い直す会」代表事務局の住所は横浜市港南区日野9の1の9、高梨方)

問い直せ車社会

杉田 聡

■5■

これほど多くの子どもを犠牲にするシステムが放置されている中で、検察や裁判所はこの事態をどう見て

いるのだろうか。第一回で触れた東京都世田谷区の「事故」で加害者は、横断歩道上に車を停車させたのみか（子どもはそれをよぎるようにして横断歩道から外へはみだし、そこでトラックにひき殺され

ている）、無縁に気をとられて児童をひいたことに全く気づいていなかった。ならば加害者は業務上過失致死と道交法違反（ひき逃げ）で当然起訴さ

で当然起訴され、厳罰に処されるべきだが、実は東京地検は起訴さえしなかったのである。こんなことはザラなのだ。

“法の傘”から外され

1987年、東京地検が、自動車事故犯の「非刑罰化」方針を出して以来、起訴率は激減している。東京高検は、交通事故犯に「必罰主義」をとると「国民の大半が前科者になりかねない」ということを理由として拳

を握られていく弱者の立場に立てば、検察としての使命を崩壊させる前代未聞の暴言だと言わなければならぬ。いったい法務省・検察庁は、法の適正な適用という自らの使命を何と考えているのか。

見渡そうと横断歩道を歩み出てトラックにはねられ、即死したケースがあるが、この時、札幌地裁では、子どもが歩道にこんなにも危険なものが走っていると、この事実は何ら問題にすることなく、視界を確認するために歩み出した子どもが悪いと認定したのである。

ど噴飯物というべきである。万一、国民の大半が泥棒になった時、これを「非刑罰化」する気か。いな、毎日のように命を

裁判所も五十歩百歩である。「交通裁判は時間の無駄」という、仙台地

世論が、毎年500人もの子どもの人柱を出して、これを疑わない時、どんなに社会がゆがむか、これらの事態がよく示している。（「クルマ社会を問い直す会」代表）

問い直せ車社会

杉田 聡

■6■

自動車があんなにも危険なものなら、そもそも自動車が歩行者と同一平面を走っている現状がいかにも異常であるか分かるだろう。

自動車があんなにも危険な空間は歩行者が歩く空間から嚴重に隔離すべきである。

レールもタイヤもあり、鉄道会社専属の専門的運転手が運転する列車の場合でも、走行空間は嚴重に管理され隔離されている。とすれば、レールもなくタイヤもなく、ごく普通の「しろと」が運転する自動車を日常空間から隔離すべき

ことは、当たり前のごとくではないだろうか。

もしそうした選択ができないのであれば、自動車にレールをつける必要がある。

レールがあれば、「しろと」でも、ある程度安

歩行者から隔離を

全に走ることができたら

もちろん、それでは、ドアからドアまで移動できるという自動車の利便性が失

われるであろう。それがいやなら、仮に子どもに衝突してもケガをさせない程度

に、ましてやその命を決して奪うことがない程度に、

運動エネルギーを小さくして走るのでなければならぬ。

子どもが歩行中に発揮する運動エネルギーを、子

もやお年寄りさえ歩く日常的な空間にさえ、車を走らせたのなら、安全運転のための特殊な専門的技術を身につけたエキスパートにだけ運転を許すべきである。そうした専門家を育てるためには、自動車の運転資格を医師資格なみに厳格なものにしなければならぬ。

どもにとって安全な運動エネルギーのモデルとするなら、通常の乗用車でさえ許される速度は、実に時速91

km/hである。

それでは困ると言うなら、そして現在のような速さの平均スピードで、子ども

以上のことがいかに荒唐無稽に思われようと、いづれかの対策を取らなければ、今後も年間500人の

子どもの命を奪い続けるであらう。(クルマ社会を問

い直す会代表)

問い直せ車社会

杉田 聡

■7■

まったことである。

の「人権」ではないが、空間でもある。子どもは道

昔もまた道は往来の場であつたろうが、同時に人々のコミュニケーションの場

子ども固有の権利として筆頭に上げられるべきものである。そして、この権利の

であり、拡大された生活空間であり、そして子どもの遊び場であつた。しかし、

道が遊びとして確保されなければならぬ。道はどの子どもにとつても、かつそのあらゆる発達段階において、

この数十年の間に、自動車

子どもにとっての遊び場として、なくてはならないのである。

の激増とともに、子どもた

子どもに、私たちが道を子どもに返すべきである。さもなければ、子どもの遊びの権利を高らかにうたった「子ども

子どもの安全を思えば、年たった1990年において、子どもの遊び場がどれほど減つたのかを調べた結果によれば、遊び場は全国平均で20分の1に、大都市圏では

車の走行空間を日常空間から嚴重に隔離すべきだが、これは子どもの遊び場の確保という意味でもきわめて重要である。

昔はいたるところに子どもの遊び場があつた。しかし、いま子どもたちは遊ぶ場がない。本格的なモーターゼーションが始まる前の1955年と35

実際に40分の1に激減した。原っぱや空き地も激減したが、何より大きかつたのは、道が遊び場としての機能をほぼ完全に奪われてし

た。子どもには、道で遊ぶ権利がある。これは人間一般の権利という意味で

る。だから、遊び場として最もふさわしい性格を備えている。そして、道は遊び場と遊び場を結ぶネットワークの

す会」代表)

す会」代表)

す会」代表)

す会」代表)

す会」代表)

す会」代表)

道路を子どもに返そう

子どもに、私たちが道を子どもに返すべきである。さもなければ、子どもの遊びの権利を高らかにうたった「子ども

の権利条約」も、基本的な権利において形がい化せざるをえないだろう。

す会」代表)

す会」代表)

す会」代表)

す会」代表)

問い直せ車社会

杉田 聡

■8■

自動車は、子どもの生活と同時にお年寄りの生活にまで、深いツメあとを残している。

自動車、ことにマイカー

が普及するようになると、都市は周辺にだっ広く拡大するようになる。しかもその過程で、従来あった公共交通網が衰退に追いやられる。自動車が増えた今、全国各地

で、公共交通網が衰退に衰退を重ね、マイカーを持たない人はほとんど満足に移動さえできなくなっている。

何よりしわ寄せを受けた

のはお年寄りである。いま各地で細々と運営されているバスに乗る人の大半は、お年寄りである。しかし、そのバスでさえ衰退に拍車がかかっている。運転本数

は間引きされ、運賃は値

上げられ、不採算路線は

廃止される。「敬老無料

バス」などを手渡されて

も、お年寄りには乗るバ

スがない。

お年寄りのドライバーが

増えていると政府は言う

なっている。

今、各地で郊外型スーパ

ーが次々に造られている

が、人々がマイカーを駆っ

てここに出かければ出かけ

るほど、昔ながらの商店は

衰退してゆく。地域の商店

が衰退しても、マイカー所

お年寄りにつらく

が、お年寄りの免許取得者

は15%にも満たないのだ。

しかも、実際にマイカーを

利用できるお年寄りは、は

るかに少ない。そうした中

では、お年寄りは当たり前

の生活すら満足に送れなく

有者は何の影響も受けな

い。しかし、マイカーを持

たないお年寄りは、朝ご飯

のおかずさえ満足に買えな

くなる。

病院も役所もお年寄り

には遠い。なげなしの金

をはたいてタクシーにて

も乗らなければ、お年寄

りはこうした施設にも行

くことができない。私た

ちが日常の足としてマイカ

ーを利用すればするほど、

私たちの見えないところ

でお年寄りが苦しむので

ある。

当然だが、車が増えれば、

お年寄りもまた生命の危険

にさらされる。お年寄りは

ちょっとしたケガがすぐに

死につながる。お年寄りの

犠牲者は、毎年3000人

に上る。

「クルマ社会を問い直す

会」代表)



問い直せ車社会

杉田 聡

■9■

自動車をもたらす害は枚挙にいとまがない。

排ガスに含まれるNO_x(窒素酸化物)は、ぜんそく、気管支炎をはじめとする呼吸器疾患や肺がん、肺気しゅなどの肺病変をもたらす元凶である。いま肺がんは、男性では病気による死亡原因の第1位に躍り出ている。NO_xの濃度は、20年前に大幅に緩和された

環境基準値でさえ、全国各地で満たせなくなっており、ぜんそく患者の低年齢化が問題になっている。ディーゼル粉じんに含まれる浮遊粒子状物質は発がん物質であるうえ、あの苦しいスギ花粉症を発症させることが知られている。NO_xなどによって生じる酸性雨は、河川や湖沼を酸性化させ、魚や水生生物を死

滅させ、土壌を酸性化して植物の生育にも打撃を与えている。また従来は無害とみなされていた排ガス中の物質でさえ、体内のNO_xと化学反応を起こして遺伝子に突然変異を起こす性質

(変異原性)をもつという恐るべき事実も、最近分かってきている。排ガスに含まれるCO₂(二酸化炭素)は地球温暖化の元凶だし、微量とはいえ排ガス中に含まれ

るCO(一酸化炭素)はきわめて危険である。排ガス中の炭化水素はNO_xとともに強い紫外線を受けて、「光化学スモッグ」を発生させる。騒音が与える影響も小さい

1ゼなどが増えるという。近年、低周波音の影響も著しい。アイドリングはもちろん、大量に走る自動車のために、例えば高架橋そのものが振動して、さまざま

しい低周波音(空気振動)が発生し、近隣住民を苦しめている。こうした多様な害の影響をなくすのに必要な費用を計上すると、例えば東京都では1990年現在、自動車1台当たり実に7790万円にもなる。「クルマ社会を問い直す」(代表)

無害化に膨大な費用

平均60ホ(小声程度)の地域と72ホ(中声くらい)の地域に住む住民を比較すると、後者では傷病率が前者の倍にもなるうえに、ゆううつ、陰気な気分、ノイロ

会)代表)

をなくすのに必要な費用を計上すると、例えば東京都では1990年現在、自動車1台当たり実に7790万円にもなる。「クルマ社会を問い直す」(代表)

問い直せ車社会

杉田 聡

■10■

20世紀は自動車の世紀であった。自動車のおかげで確かに人々の生活は豊かになった。だが、弱者に向けてられたしわよせは、もはや無視できる状態ではなくなっている。

「自動車事故」による被害をなくすためには、歩行者と車の利用空間を原則的に分けるなどの対策が不可欠である。せめて幹線ではない補助的街道、生活道路

を中心とする地域では、「歩行者中心」の原則を堅持すると同時に道に多様な工夫をして、物理的に車のスピードを抑制するのではなければならぬ。そうすれば、少なくともそこでは子どもやお年寄りの安全を確保できるだけでなく、子どもの遊び場さえ十分に確保できるだろう。北欧やドイツでは制限

歩行者、鉄道の21世紀に

時速30*の地帯（「ゾーン30」）を広げる努力が続けられている。そして幹線・準幹線道路には必ず歩道を設け、歩行者事故が頻発する横断歩道は、いやでも車両がスピードを落とさざるをえないように、その全体を、普通の歩道と同じように車道より一段高く盛り上げる必要がある。あるいは横断歩道の両わきに、踏切と同様の遮断機を設置すべきだろう。

「人命は地球より重い」というのがただのレトリックではないのなら、「円滑（車のスムーズな流れ）」を理由に日々に人の命が奪われる現実を放置してはならないはずである。横断歩道を歩道なみに盛り上げるか、その両わきに遮断機をつけること

限り、鉄道や路面電車にシフトさせるべきだ。そうなれば、お年寄りが地域で孤立することもないだろう。排ガスや騒音による影響もはるかに緩和されるだろう。地球規模の環境改善にさえ、疑いもなく寄与するはずだ。そして他の問題を考慮するなら、21世紀は、自動車ではなく歩行者、自転車、路面電車、そして鉄道の世紀である。

うに、その全体を、普通の歩道と同じように車道より一段高く盛り上げる必要がある。あるいは横断歩道の両わきに、踏切と同様の遮断機を設置すべきだろう。

「人命は地球より重い」というのがただのレトリックではないのなら、「円滑（車のスムーズな流れ）」を理由に日々に人の命が奪われる現実を放置してはならないはずである。横断歩道を歩道なみに盛り上げるか、その両わきに遮断機をつけること

（「クルマ社会を問い直す会」代表＝事務局は横浜市港南区日野9の1の9、高梨方。同会は会報も発行している）

＝おわり