クルマ社会を問い直す

https://kuruma-toinaosu.org/
e-mail:group@kuruma-toinaosu.org

発行：クルマ社会を問い直す会
共同代表：青木 勝　足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16（青木）

編集：林　裕之、足立礼子
岡田百合香
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

107

2022年3月31日発行
（年4回発行）
会創立1995年

2019年４月19日、東京都豊島区東池袋４丁目の都道交差点で起こった高齢者運転の暴走車による死亡事故。松永さん母子が犠牲になり、他にも９人が負傷しました。約１年後にこの慰霊碑が建立されました。交通安全宣言都市・豊島区の名義。交通事故ゼロを目指す文言が２か所に計３回刻まれています。交通事故を必要悪とせずゼロを目指すことに期待したいです。（写真と文/安彦守人さん）

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

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

目次

■会の活動　世界道路交通被害者の日 in 大阪開催（青木 勝）…2
第３回会員オンラインミーティングを開催しました（青木 勝）…3
■会員の活動　第11次下関交通安全計画（案）への意見送付（林 裕之）…4
■公共交通ルポ　建設工事が進む芳賀・宇都宮LRT（井坂洋士）…6
■運転労働者に関するノート　自動車運転労働者を守る実効性ある労働規制を
――労働政策審議会での審議に寄せて（川村雅則）…13
■投稿　三重県立高校のクルマに対する甘い認識（神田 厚）…19
スキーバス転落事故（2016年1月）とリニア新幹線工事について（木村孝子）…20
自動車の使用を減らす方策の提案（小島 啓）…21
この国はいつまでクルマ優先・人命軽視を続けるのだろう（渡辺芳男）…23
六軒事故の「指導者原理」を組織罰で斬る（小松敏郎）…27
国土交通省と「クルマ社会」（冨田悦哉）…31
警察庁の方針に異議あり　－自動運転社会の将来を見据えて－（榊原茂典）…32
■会関連の新聞・雑誌記事　しんぶん赤旗４回連載「クルマ社会と命と人権」（足立礼子、杉田正明、榊原茂典、岡田百合香）…35
『世界』２月号（今井博之）…39
■書籍の紹介　『星になった啓至』高木博子 著…39
■メッセージほか　新入会員からのメッセージ…34／共同代表より…40／事務局より…41／会計よりほか…42
■案内板ほか　2022年度クルマ社会を問い直す会総会・講演会のお知らせ…44
公式ホームページ移転、リニューアルのご案内…45／原稿募集案内…46

リポート
会の活動

世界道路交通被害者の日 in 大阪開催

青木 勝

毎年11月第３日曜日は国連が定めた「世界道路交通被害者の日」（※ワールドディ）です。当会は2021年11月21日（日）に大阪交通遺児を励ます会と共催で交通事故で亡くなった人たちを悼み、これ以上交通事故死傷者を増やさないことを訴えました。

当日は、関西在住者以外にも静岡、愛知、福岡から大人10人、子ども２人の参加者が集いました。予定していた船が故障したため、道頓堀を回遊はできませんでしたが、大阪港、天保山付近を周遊しました。

今回もボリウッドダンスサークルの応援を得て多くの人に注目されました。

クルマ優先社会から人優先社会への転換。大人が子どもたちの命を交通事故から守ること。飲酒運転防止のためアルコールインターロックの設置等を訴えました。

幼い子がマイクで「ぼくたちの命を守ってください」と訴えていることに、申し訳ない気持ちとこの社会への憤りを感じました。

これからも、交通事故ゼロを目指して活動していきたいと思います。

※国際機関等が重点的問題解決を全世界の団体・個人に呼びかけるために定めた記念日。

（大阪府大阪市在住）

出航前の全体写真

大阪港にて岸壁の人々に
交通安全をアピールしています

ベニハコベ
（会員K・Tさんの絵）

リポート 会の活動

第３回会員オンラインミーティングを開催しました

青木 勝

2022年１月15日（土）10時～11時45分、第３回のZoomによる会員オンラインミーティングを開催しました。参加者は15名。うち非会員は２名（お１人は後日入会されました）。今回も九州から北海道まで全国各地から参加いただきました。

自己紹介のあと、熱心な話し合いが行われました。主な意見を紹介します。

■自動車の大量生産と経済、クルマ社会

◎自動車の大量生産と普及が経済を動かし、現在のクルマ社会を作ってきた。
1960年に公布された道路交通法は時代に合っているのか。
生活道路まで車が入ってくることを想定していたのか。
クルマ社会を根本的に問い直すことが必要である。しかし、クルマ社会を問い直さない人たちが圧倒的に多い。

◎資本主義、商業主義で車を売りまくり、クルマ社会を作ってきた。マイカーブームを作った。車を輸送機器として考えたとき、自由主義に任せてよかったのか。

◎大手自動車メーカーのある地域に住んでいる。最近、自動車産業が発展して自治体がその税収で潤うことで公共交通が充実してきた。

◎クルマにより、社会がひきずりまわされたと思う。最近の自動車メーカーは、クルマ離れが進む中で、自転車や歩行者と共存できる新しい街づくりをうたうほど、存続に危機感を持っている。

◎大阪では御堂筋の側道を歩道や自転車道に変えようとしている。クルマ優先社会から変化のきざしが見えてきたように思う。

◎山口県ではコロナの影響もあり公共交通機関が危機的な状況になっている。本数が半分に減らされたところもある。コミュニティバスもいくつか廃止されている。山間地では車がないと生活できない。行政も車所有前提で施策を行っている。

◎岐阜もクルマ社会になっている。大学生はちんちん電車を知らない。クルマ使用が当たり前である。母の住んでいる地域では１日２本もしくは３本のバスしかない。

◎私は車に乗るのをやめた。札幌市内なのでスーパーなどには自転車もしくは歩いて行ける。しかしJR北海道は経営状態が悪い。札幌以外は路線がなくなるかと心配している。道路は国が税金で整備しているが公共交通である鉄道は自身で整備運営している。上下分離方式、赤字などを国が補填しないと鉄道経営は成り立たないと思う。

◎私の住んでいる町では、上場企業である鉄道会社に税金を投入することに市民が反対をしている。

◎自動車会社が示している「人間とクルマの共存」姿勢は気をつける必要がある。それはショーウインドのようなものである。自動車会社は戦略的に動いている。クルマ社会を問い直す立場からも戦略が必要である。

■クルマ問題に取り組む人を増やすために

◎路面電車で黒字を確保するのは困難であり、廃止されてきた。私は地元に残りたかったが、地元には仕事が少ないので、東京に出てきた。

◎北海道の公共交通は衰退している。公共交通は社会の基盤であり制度、法律により税金を投入して整備していく必要がある。歩く人中心の街づくりが必要だ。

◎政府は公共交通にもっとお金を出すべきだ。

◎人の身体を傷つけない車づくりが必要だ。

◎自動運転できる技術があれば、まず、アルコール検知器、アクセル・ブレーキの踏み間違いが起こらないシステム、ひき逃げできない装置、運転免許証がないと動かない自動車を開発するべきだ。

◎自動車メーカーの人の話だと速度抑制の技術

はあるが、そうすると自動車が売れなくなると話していた。
◎岐阜市では路面電車が廃止された。日本やフランスの会社が支援に名乗りをあげたが、沿線自治体からの公的資金投入が前提であったので同意を得られず廃止となった。ヨーロッパでは公共交通を国や自治体が支援している。
◎政府の調査報告によると、約８割の人は家の周りは速度制限してほしいと回答している。生活圏におけるクルマに速さは求めていない。
◎クルマは趣味性が高い。自分のクルマという意識なのでたくさんの出費をいとわない。

■質問状

◎当会は質問状を衆議院選挙（会報106号参照）のときに各政党に送付したが、公明党、社民党、共産党からしか、回答を得ていない。これをどう活かしていくかが課題だ。
◎今回の質問状は世話人会でかなり時間をかけて討議をした。当会の考えをまとめることも意図した。量が多すぎたか、今、話題のものに絞ればよかったかもしれない。
◎政党が答えをしやすいことを考えたが、今回は当会の要望一覧として、項目の多いものとなった。
◎要望などはすぐには実現しないが、声を上げていくと正しい方向に物事が進んでいくと考えている。
◎政見放送で交通安全に言及した候補者もいた。
◎提案を絞りこむことは重要である。道路交通法の制限速度時速60kmは1960年に制定されてから変わっていない。例えば会の主要な要望として時速30kmを打ち出していってはどうか。
◎カーボンニュートラルのためには、電気自動車の普及だけでは達成できない。クルマの削減が必要だ。
◎ロードプライシングは政府が本気で取り組まないと成功しない。デモンストレーションで終わるケースが多数である。

今回、参加者のお話をお聞きして、当会の活動の必要性と活性化を考えることができました。参加された皆さまご協力ありがとうございました。

リポート 会員の活動

第11次下関交通安全計画（案）への意見送付

林 裕之

昨年末、私が現在居住している山口県下関市で「第11次下関交通安全計画（案）」についての意見募集がありました。この計画（案）は、交通をより安全にするために必要な施策が一通り網羅されたもので、おおむね同意できる内容でした。しかし、自動車に依存した交通体系を根本的に変革するという展望は描かれておらず、さらなる道路整備の必要性が盛り込まれていました。私はこの点を問題視して意見を述べることにしました。以下に私の意見書の全文を記します（一部表現を変えている箇所があります）。

＊　＊　＊

【第11次下関交通安全計画（案）への意見】

第11次下関交通安全計画（案）を読ませていただきました。私はこの計画（案）に盛り込まれた内容（「ゾーン30」の整備、歩車分離信号の整備、通学路等の歩道整備、ハンプや狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制、自転車道の整備、歩行空間のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化、都市公園の整備、運転者教育の充実等）はどれもとても大切なものだと思います。このような計画案に賛同いたします。ただ一つ疑問に思うことがあります。それは「２道路交通環境の整備（３）幹線道路における交通安全対策の推進　（オ）適切に機能分担された道路網の整

備」に、「高規格道路の整備」と「バイパス等の整備」が明記されていることです。確かにこうした取り組みにより道路交通環境は改善される場合もあるかもしれません。しかし新たな道路建設は財政を圧迫するとともにより一層自動車依存度を高め、それにより事故件数の削減を抑制することになりかねません。私は交通をより安全なものにするために必要なことは、新たな道路を建設することではなく、自動車総量の大幅な削減であると考えます。この点について意見を述べさせていただきます。

市民が移動する主な手段として自動車が多く使われている状況では事故の危険性を大きく低下させることは困難です。たとえ、安全対策を徹底させても人間が運転する自動車は常に事故を起こす可能性を持っています。また、自家用自動車は一人当たり鉄道の７倍以上、バスの約2.5倍の二酸化炭素を排出し、地球温暖化をより深刻化させるとともに、一酸化炭素や粒子状物質など有害物質を大量に排出し、人々の健康を脅かしています。現在、ガソリン車から電気自動車への転換が一部で進められていますが、電気自動車は製造工程において大量の二酸化炭素を排出するため、そのような車種の転換は環境問題の根本的な解決にはつながらないと考えられます。また、自動車の増加に伴う騒音の激化や排熱の増加、舗装された道路・駐車場の増設による緑地の減少等に起因するヒートアイランド現象の加速等によって環境や景観が一層悪化しています。交通事故件数を大きく減少させ、安全・安心なまちづくりを進めるとともに、自然環境の保全・回復に取り組むためには自動車総量の大幅な削減が不可欠であると考えられます。そこで次のような方法を考えました。

(1)駐車場の削減と有料化

駐車場が削減されたり有料化されるとこれまで自動車で移動していた人の一部が公共交通機関や自転車の利用に変えるでしょう。それにより交通面での安全性が高まり、環境が改善されると考えられます。ノルウェーの首都オスロでは段階的に市内への自動車乗り入れを制限するための対策の一環として市内中心部にあった駐車場約700カ所を2018年末までにすべて撤去し、自転車専用レーンや公園などに転換したそうです。その結果、2019年の１年間で市内における歩行者や自転車乗車中の人の交通事故死亡者がゼロになったそうです。

公共の自動車や特別の事情によってどうしても自動車を利用せざるをえない人のための駐車場はこれまで通り原則無料でよいと思いますがそれ以外の一般の駐車場については削減と有料化を実施するべきであると考えます。

(2)公共交通機関の充実

市内への自動車の乗り入れを制限するために欠かせないのが公共交通機関の整備です。そのためには鉄道やバスを運行する企業に対し、便数の増加や駅・停留所等の増設、接続の改善等をはたらきかけることが必要であると考えられます。

(3)自転車利用環境の改善

自転車利用環境の改善も大切です。そのための方法として、公共施設や鉄道の主要駅、バスターミナル等において誰もが安価でしかもできるだけ時間に制約されずに利用できるレンタサイクルシステムを構築することが必要であると考えられます。また、一部の自動車道路の車線を削減し、自転車道や歩道に転換することも必要でしょう。新たな自動車道路の建設ではなく、自転車道や歩道中心の道路体系をつくりあげることこそ大切であると考えられます。

(4)市民への啓発活動

交通面での安全性を高め、環境を保全するためにはできるだけ自動車を使用せず、公共交通機関や自転車、徒歩で移動することが大切であることを市民に強く訴えかけるとともに、こうした移動を実行する人を通勤手当面等で優遇することが必要であると考えられます。

（山口県下関市在住）

公共交通ルポ

建設工事が進む芳賀・宇都宮LRT

井坂洋士

栃木県宇都宮市と芳賀町で完全新設のLRT[1]が整備中であることは、本誌99号（2020年３月号）「地域の未来を描くライトレール」で紹介した。その開業が１年後の2023年３月[2]に迫っている。

筆者は去る2021年12月に現地視察に訪れる機会を得たので、本稿ではその時の様子を紹介したい。出典表記の無い写真は全て筆者撮影。

停留場名称が正式決定

JR宇都宮駅東口から、隣接する芳賀町の高根沢工業団地までの約15kmが現在建設中。並行して車両の搬入や共通ICカードの導入、停留場名称（鉄道の駅名に相当）の決定などが進められている。

2021年４月23日に全停留場の正式名称が決定し[3]、**図１**のようになった。以前は仮称で「ベルモール」「本田技研」などの民間施設名を冠する停留場（以下「電停」）があったが、正式決定に際して特定の個人・法人・団体の名称は使わないこととなり、公共施設以外の名称は検討対象から外れた。

このため、例えば仮称「ベルモール前」の正式名称は「宇都宮大学陽東キャンパス」となった。選定基準や議論の内容については宇都宮市ホームページに掲載されている[3]。

軌道敷工事の様子（1）　宇都宮駅東口～平石

写真１はJR宇都宮駅東口を出てすぐ、「宇都宮駅東口」電停ができる場所。フェンスに囲まれていて遠くからは見通せないが、フェンス越しに覗いてみると、すでに架線柱が立っており、地中には各種配線に使われるのであろう配管が埋め込まれていた。

宇都宮駅東口につながる道路「鬼怒（きぬ）通り」（写

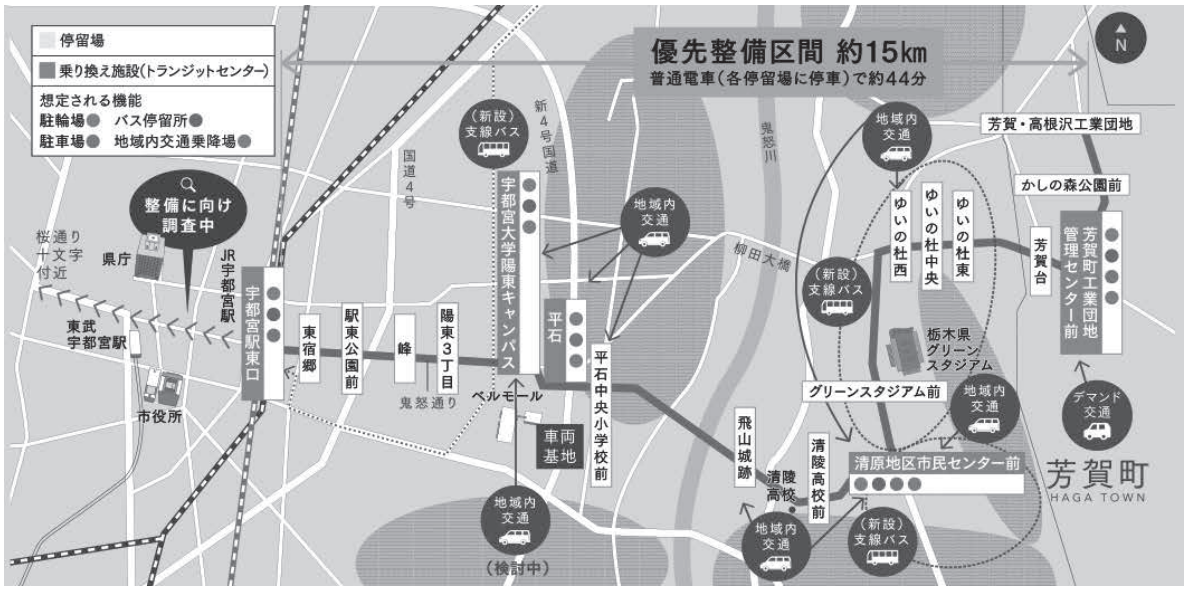


図１　現在建設中の区間と停留場名称（2021年4月正式決定）[4]

真２）では、LRTを通す場所を確保するため、車線をずらす工事が行われていた。右写真は宇都宮駅から程近い「東宿郷」付近。ここは車道が片側３車線（計６車線）もあるが、上下1車線ずつ減らして片側２車線になる。

写真３は**図２**の「峰町立体」より少し東（右側）、「峰」電停が設置される付近。ここはすでに車線減少が実施済みで、芳賀町方向は２車線のままだが移設されており、宇都宮駅方向は１車線に削減されていた。

写真４左はベルモールの少し先。ここまでは併用軌道（道路上に軌道を設置）だが、ここで立

写真１

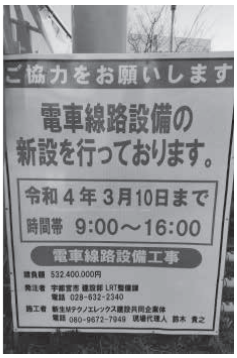


写真２

写真３

写真４

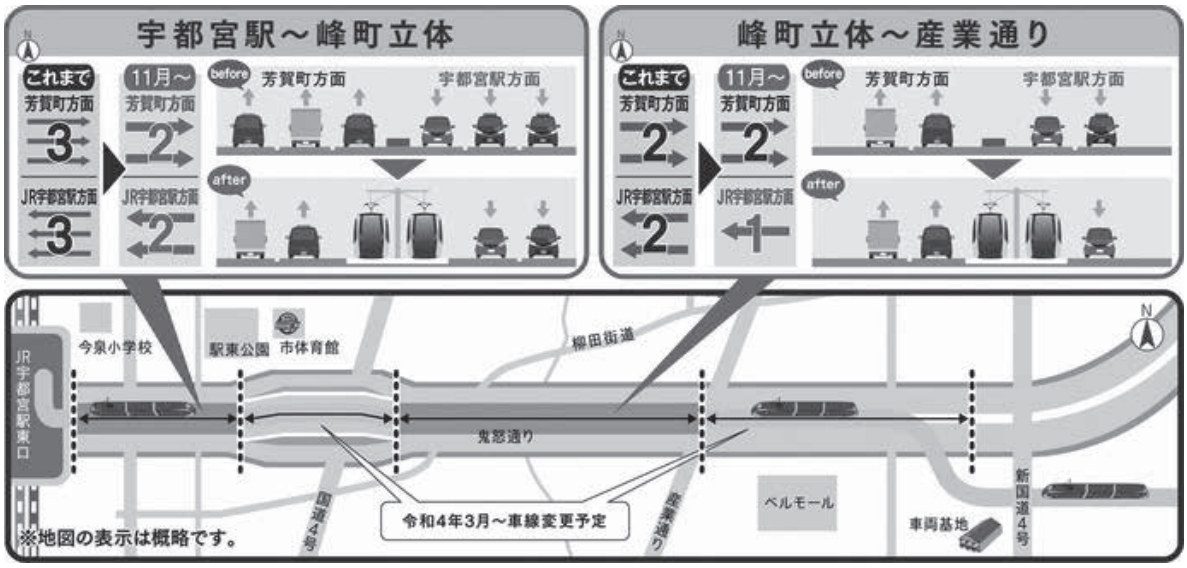


図２　「鬼怒通り」の車線変更に関する案内（出典：MOVE NEXT うつのみや「LRT工事情報」ホームページ）
https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1028117.html

写真５

体交差して「鬼怒通り」から離れ、新設軌道（専用軌道）に入る。大がかりな工事で驚くが、平面交差とせずわざわざ建設費の嵩む立体交差にしたのは、道路交通（自動車）への配慮なのだろう。訪れた12月には新設軌道の高架橋はほぼ完成しており、翌月から道路への架橋工事が始まるところだった。

この立体交差を抜けると再び地上に降りて、「平石」電停予定地に着く（**写真５**）。この辺りは農地だったが、LRT開業後は地域内交通（コミュニティバス）との結節点になる計画で、軌道敷だけでなく交通広場も建設中のようだ。また、後述の車両基地はこの近くに設けられる。

軌道敷工事の様子（2）　平石～鬼怒川橋梁

「平石」電停を出ると、すぐに国道4号バイパス（「新４号国道」と呼ばれている）の盛土の下をくぐるトンネル工事が施工中。

「新４号国道」をくぐり抜けると、じきに「平石中央小学校前」に出る。ここも地域内交通との結節点になる予定のようで、広い用地が確保されていた（**写真６**）。

ただし、この先で工事は中断している。既存

写真６

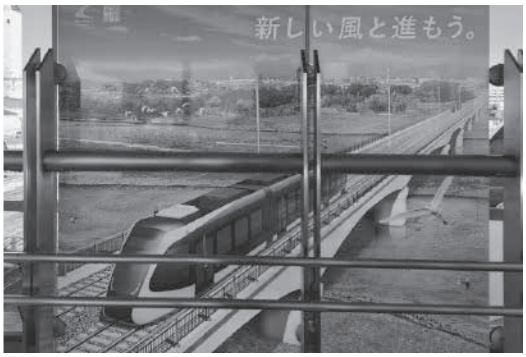
の道路ではなく住宅地の中に軌道を新設することから、土地の買収に時間がかかったようだ。

住宅地を抜けると、再び軌道工事が始まる。ここから先は鬼怒川を渡る橋に向けて、徐々に高度を上げてゆく（**写真７**）。

鬼怒川橋梁はすでに完成していた（**写真８左**、架線柱などは未完成）。12月下旬には線路が敷設されたそうだ[6]。**写真８右**は宇都宮駅東口の自由通路に掲出されているポスターだが、１年後には、このように「ライトライン」が鬼怒川を渡る光景を見られるようになるだろう。

写真７

写真８



軌道敷工事の様子（3）　鬼怒川以遠

今回は都合により鬼怒川右岸（**図１**の縦方向に流れている河川よりも左側）までの視察となったが、路盤工事が着々と進んでいる様子を見ることができた。

今回は残念ながら足を延ばせなかったものの、後述の「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」で聞いたところ、最も工事が進んでいる「清原地区市民センター前」付近では、すでに電停上屋や軌道（線路）も設置されているようだ。

Googleストリートビューを見たところ、2021年11月撮影の映像が一部掲載されていた。**図３**は「グリーンスタジアム前」電停。ホームと上屋、軌道（線路）、架線柱などが施工されているようだ。

「ライトライン」と車両基地

車両基地（車庫と整備工場）は「平石」電停付近に設けられる。そちらは一足先に工事が進んでおり、すでに車両が入り始めていて、外からもフェンス越しに見えるようになっていた（**写真９、10**）。

電車の愛称は公募により「**ライトライン（LIGHTLINE）**」と名付けられた[5]。

ライトレール（Light Rail）と「雷都」（雷が多いことから、こう呼ばれているそうだ）をかけあわせ、「（未来への）光の道筋」といったメッセー

図３　「グリーンスタジアム前」停留場
（出典：Googleストリートビュー）

写真９

写真10

ジも込められているそうだ。2020年９月に決まったシンボルマークとともに、車体や施設などにあしらわれる（**図４**）。

電車は新潟トランシス社製。現在は沿線住民向けに見学会が行われているので三角コーンが並んでいたり線路が敷かれていない場所があったりするが、車両は続々と搬入されているようで、併せて電留線（車庫となる線路）の敷設工事も進められている。

筆者が訪ねた2021年12月には６編成見られたが、翌2022年１月には２編成搬入されたそうだ[7]。全17編成が入るそうなので、じきに敷地内に電車がずらりと並びそうだ。

黄色と黒を基調とする印象的な車体は、この地域で特徴的な夏の「雷」をイメージしたそうだ。この電車が走ることで街のイメージアップにも貢献し、ゆくゆくは宇都宮のシンボルになることだろう。

共通ICカード「totra」（トトラ）

前回（本誌99号）紹介したように、LRTが東西幹線軸として走り、そこに路線バス等が結節する形で公共交通網の再整備が行われる予定になっている。これに併せて乗降・乗り継ぎをスムースにすべく、運賃精算に使う共通ICカードが導入される。LRT開業から２年ほど早く、2021年３月21日より発売された（**図５**）。

図５　totraカードイメージ
（出典：totraホームページ）

この共通ICカードは宇都宮市が主導して、市内を走る全ての一般路線バス（関東自動車、JRバス関東）で使えるようになった。JR東日本が開発した「地域連携ICカード」の仕組みを使っており、totraをSuica･PASMOエリアでも使えるし、Suica・PASMOなどの交通系ICカードをtotraエリアで使うこともできる。

宇都宮市内では東北本線（宇都宮線）と日光線でSuicaが使え、東武宇都宮線でPASMOが使えるので、totraを導入したことで、市内の全ての電車と一般路線バスで交通系ICカードが使えるようになった。チャージ残高による都度乗車はもちろん、定期券も搭載できるし、鉄道（JR）とバスの定期券を1枚に載せることもできるそうだ。

現在は関東自動車の全ての窓口と、JRバス関東の宇都宮支店および西那須野支店で購入できるが、ライトラインでは開業とともに使えるよ

図４　シンボルマークの展開イメージ（出典：宇都宮市ホームページ）
https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1025004.html

うになり、ICカードを使えばLRV（LRT車両）全扉で乗降できるようになる予定[8]。便利でスムースな乗降が期待できそうだ。

交通未来都市うつのみやオープンスクエア

JR宇都宮駅東口から、LRTが通る「鬼怒通り」をまっすぐ３kmほど進んだところにある大型商業施設「ベルモール」は、現在も路線バスが多数発着し、地域の交通拠点にもなっている。

この商業施設の１階中央付近に、宇都宮市が市民に向けてLRT事業に関する情報を発信する「**交通未来都市うつのみやオープンスクエア**」が設置されている（**写真11**）。ここにはパネルや映像、模型などを使ってLRT情報を発信するとともに、市役所職員が常駐しているので、素朴な質問なども気軽にできる。

また、建物前の児童遊園にはLRT車両型の遊具が設置されており（**写真12**）、ショッピングモールに訪れた子どもとその親向けにLRTの誕生をアピールしていた。

「ベルモール」の営業時間内であれば休日も開いており、路線バスでの来訪も便利なので、現地へ視察に訪れた際は、ぜひ立ち寄ってみていただきたい。

視察はレンタサイクルや路線バスで

今回の視察では、レンタサイクルを利用した（**写真13**）。宇都宮市が実施しており、年中無休、午前８時から午後９時まで、１日１回100円で借りられる。筆者が借りたのはいわゆるママチャリタイプで変速機すら無かったが、整備具合は良好で快適に走れた。予約不可・先着順だが、JR宇都宮駅付近に３ヶ所あるので、もし借りられなくても他を当たってみよう。初回利用時に登録（本人確認書類の提示）が必要。

また、宇都宮駅西口にある「宮サイクルステーション」ではスポーツタイプの車両を貸し出している。少々値が張るが、普段からロードバイクやクロスバイクに乗っている人ならば、こちらで借りれば気軽に遠くまで足を延ばせるだろう。

もちろん、**路線バス**も利用できる。ベルモールまでは、JR宇都宮駅東口より関東自動車（元・東野交通）の「平出シャトル」ベルモール行き（**写真14**）が毎時１～３本ある[9]。ただしベルモールから車両基地までは歩いて片道1.5kmほど、鬼怒川橋梁右岸までは３kmほどあるので、余裕をもって訪れたい。

鬼怒川左岸まで足を延ばすなら、JR宇都宮駅西口よりJRバス関東の「水都西線」芳賀バスタ

写真11

写真12

写真13

写真14

ーミナル・芳賀町役場・茂木駅行きを利用できる（日中毎時１本弱）。

こうして実際に訪れてみると、宇都宮は市街地が拡散し、都市の集積がある割りに、一部を除いて公共交通が不便になっている状況がよくわかる。ベルモールへ行くバスは比較的多いが、その先へ行こうとすると、次の「工業団地南」を通るバスは１日に４～５本しかない（**写真15**）。

写真15

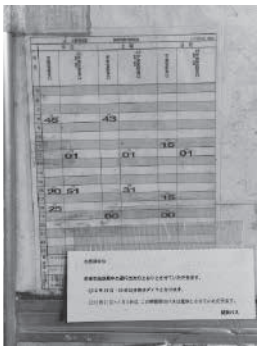


写真16

もう少し先へ行くと、「平石小学校前」は朝夕のみ１日数本しかない（**写真16**。隣の標柱は老人福祉センターの送迎バスで、週に４本）。小学校があるくらいなので近隣には住宅が建ち並んでいるのだが、このダイヤでは通学以外での利用は厳しいだろう。

LRT開業後はこの付近に「平石中央小学校前」電停が設置されるとともに、地域内交通（コミュニティバス）が接続する計画になっており、近隣地域の交通利便性向上が期待される。

このように自分の足で訪ね歩くとよくわかるが、自転車があればそれなりに不自由しないものの、都市の魅力を高めるためにも公共交通網の再整備が急務であることが改めて実感できる。視察に訪れるなら自家用車ではなく、ぜひ電車とバス・自転車を乗り継いで訪ねてみてほしい。

【脚注・出典】

1. LRT は Light Rail Transit の略で、直訳すると軽量軌道交通だが、専ら路面電車を高度化した新しい交通システムを指しており、「ライトレール」とも呼ばれる。従来の鉄道（Heavy Rail）よりも速度や輸送力は低いが、主に道路に敷設することから比較的安価に整備でき、街との距離感が近く、楽に乗降できることが特徴となっている。
2. 新型コロナウイルス感染症の影響などで事業用地の取得や車両の納入に時間を要したことなどから、1年程度遅れて2023年3月の開業を目指すことが、2021年1月に発表された。
   芳賀・宇都宮LRT事業の進捗状況等についてのお知らせ（宇都宮市、2021年 1月25日）
   https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1026119.html
3. 2021年4月23日決定
   https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1022203.html
4. 図は宇都宮市ホームページより引用
   https://u-movenext.net/about/
5. 2020年12月～2021年1月にアンケート実施、2021年4月23日決定、投票数40,668票。
   https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1025819.html
6. 宇都宮ライトレール公式twitterより
   https://twitter.com/u_lightrail/status/1474276493845229568
7. 宇都宮ライトレール公式twitterより
   https://twitter.com/u_lightrail/status/1484467538972987397
   https://twitter.com/u_lightrail/status/1485893488210505729
8. 現金で乗車する場合は各電停に設置される整理券発行機にて整理券を受け取り、運転手のいる前扉から降車する必要がある。
9. 他にも複数の系統があるが、ベルモールのホームページにバスの時刻表がまとめて掲載されている。
   https://www.bellmall.co.jp/access/

【参考】

- 宇都宮ライトレール
  https://www.miyarail.co.jp/
- MOVE NEXT 芳賀・宇都宮LRT
  https://u-movenext.net/
- 芳賀・宇都宮LRT（宇都宮市）
  https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/index.html
- 芳賀・宇都宮LRT情報 ～交通まちづくり宇都宮～
  https://twitter.com/U_LRT
- 宇都宮ライトレール 公式twitter
  https://twitter.com/u_lightrail

（神奈川県川崎市在住）

運転労働者に関するノート

自動車運転労働者を守る実効性ある労働規制を——労働政策審議会での審議に寄せて

川村雅則（北海学園大学）

はじめに

新型コロナ感染症の拡大の下でエッセンシャルワーカーの存在に注目が集まっている。彼らの仕事が社会の維持・再生産に不可欠にもかかわらず、その雇用・労働条件が低い水準であることが注目の理由の一つではないだろうか。

エッセンシャルワーカーにあげられる職種の一つが、ヒトやモノの移動を実現する交通労働に従事する人たちである。本稿では、トラック、バス、タクシーなど自動車運転労働者に限定するが、いわゆる過労死が多い職種であることに象徴されるとおり、彼らの働き方は過酷である。理由の一つに、働き方に関するルールの脆弱さがあげられる。働き方改革の流れをうけて、そのルールの見直しが行われているのだが、実効性ある見直しになるのかどうか、本稿を執筆している2022年１月時点で、予断を許さない状況にある。そのことを本稿では報告する[1]。

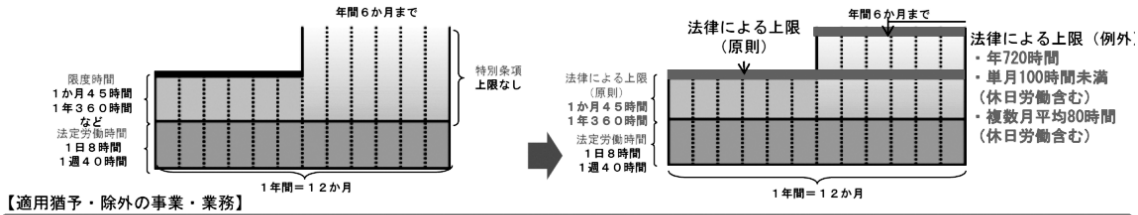
1. 時間外労働の上限規制の導入と、適用の猶予・除外

まず確認しておきたいのは、不十分ながらも進められている働き方改革から自動車運転労働者は取り残されていることである。

日本の労働者の過酷な働き方の背景に労働時間規制の脆弱さがあることは周知のとおりである。2018年６月に制定された働き方改革関連法によって、それまで、労使で協定を締結さえすればいくらでもさせることが可能だった時間外労働に制限がかかった。これ以上を超えて働かせてはならぬという罰則付きの上限規制が導入されたのである（**図表１**）。

ところが、その規制の水準が著しく長かった（過労死認定基準に相当する長さであった）ことから、過労死遺族や野党などから強い批判の声が上がったのであるが、そのような問題含みの上限規制さえも適用が猶予・除外された一つが本稿で取り上げる自動車運転業務に従事する労働者である。彼らには罰則付き上限規制は適用されない。改正法が施行されて５年後（2024年４月以降）にようやく上限規制が導入される。しかしその上限時間とは、今回導入された年720時間よりも長い年960時間である（ここに休日労働は含まれない）。上記の100時間、80時間など一般則の適用も、引き続きの検討事項とされている。社会・経済の維

図表１　時間外労働の上限規制と、自動車運転業務に従事する者の扱い



【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	改正法施行５年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は、年９６０時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。

出所：労働政策審議会労働条件分科会配布資料より。

1 この原稿は、ウェブ上で連載を始めた「自動車運転労働者の働き方改革実現に向けて」を下敷きにしている。サイト名、北海道労働情報NAVI（https://roudou-navi.org/）を参照。また、川村（2018）も参照されたい。なお、自動車運転労働をめぐる問題については労働科学研究所（現在は、公益財団法人 大原記念労働科学研究所として桜美林大学内に移転）による研究蓄積があり、『自動車運転労働』という大著が1980年に出版されている。筆者の研究もそれによっている。交通全体をめぐる課題は、交通運輸政策研究会を参照されたい。

持のために過労死基準を超えた働かせ方が特定産業の労働者には容認されている。

2. 自動車運転労働者の働き方に対する脆弱な「規制」——改善基準告示

・改善基準告示という規制

雇用された自動車運転労働者には、「労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的」にした規制(ルール)が定められている。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号、通称「改善基準告示」)である[2]。この改善基準告示で、彼らの拘束時間や運転時間、勤務と勤務の間の休息期間などに規制が設けられており、これが現在、見直しの俎上に載せられているのである。

> 第一条　この基準は、自動車運転者〔略〕の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、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とする。

「規制(ルール)」と書いたが、すぐあとでみるように(本稿の主題である)規制の水準が低いという問題のほかに、(1)これらの基準に違反しても直接的な罰則などは存在しない[3]という実効性の問題があり、実際に、違反が広く確認される[4]こと、(2)同じ職業運転者でありながら非雇用者は対象とならないことが課題である。

・休息期間8時間(以上)という基準の見直しが争点

現在、働き方改革関連法制定の流れをうけて、厚生労働省「労働政策審議会(労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会)」で、(1)「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しに係る事項と(2)その他、自動車運転者の健康確保、過労死防止や労働時間の短縮等に関し、必要な事項の調査、検討が行われている[5]。

審議会で争点になっているのは、過労死ライ

図表2　「改善基準告示」の内容(一部抜粋)

	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1箇月　299時間	1箇月　262時間	1箇月　293時間	4週平均で1週間当たり65時間
	1日　原則13時間 最大16時間	2暦日　21時間	1日　原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)	1日　原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休息期間	継続　8時間以上	継続　20時間以上	継続　8時間以上	継続　8時間以上
運転時間			2日平均で1日当たり　9時間 2週平均で1週間当たり44時間	2日平均で1日当たり　9時間 4週平均で1週間当たり40時間
連続運転時間			4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)	4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)
休日労働	2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内		2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内	2週間に1回以内、かつ、4週間の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

注：特例の規定などは省略。
出所：労働調査会出版局編(2013)pp.130-131から主な項目を整理。

2　厚生労働省「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」。
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.htm
3　ただし、「改善基準告示」と同内容で設定された国土交通省「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」(平成13年国土交通省告示第1675号)では、違反事業者には車両停止などの行政処分が課される。
4　厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況」を参照。最新の値は、2021年8月27日発表。
https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_20633.html
5　審議の状況や配付資料は、下記のリンク先(審議会サイト)からダウンロード可。第1回委員会(会議)は、2019年12月19日に開催。
https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.html

ンを超えるような低い規制水準がどこまで見直されるのか、ということである。とくに今争点となっているのは休息期間である。

休息期間とは、勤務を終えて退社した時刻から、次の勤務のために出社した時刻までのあいだの時間を指す（**図表３**）。この休息期間について審議会では当初、11時間案が示されたのに対して、今度は、使用者側委員からの強い反対で９時間案が新たに出されて、この点が果たしてどうなるのか、本稿執筆時点の現在、予断を許さない状況になっているのである。

時間外労働の直接の規制ではなく、休息期間（勤務間インターバル）を規制することで労働者の健康や安全を守る考えは、EUでは原則11時間の時間設定で確立されている[6]ほか、類似の内容がILO条約・勧告でも定められている（ILO第153号条約、ILO第161号勧告）。

しかしながら日本でこの制度は、働き方改革の議論の中で浮上してきたものの「努力義務」としてかろうじて設定されたにとどまる。そして実際、勤務間インターバルを「導入している」企業は、令和２（2020）年１月時点で4.2％。導入を予定又は検討している（15.9％）を足し合わせても約２割にとどまる[7]。

その点でわが国では、自動車運転労働者には、一般労働者に先んじて休息期間が設定されていたと言える。適切な長さの休息期間は睡眠時間の確保にとって不可欠であり、そのことは彼らにとって、事故を防ぐ上での文字どおり死活問題である。それが、継続８時間以上を確保できれば問題なしという水準にとどめられてきたことの問題性をあらためて確認する必要がある。

3. 休息期間はいかなる水準が妥当か

・８時間、11時間という休息期間のイメージ

ところで、休息期間はどの位確保されれば十分だろうか[8]。

まず、安全運転を実現する上で必要な睡眠を確保する上で必要な時間数という基準（基準①）があげられるだろう。労働者（や利用者、歩行者・他の車両の運転者）の生命と健康を守る最低限の水準といえる。加えて、仕事と生活の調和（余暇生活の充実）という観点から求められる基準（基準②）もあるだろう。この二つの基準を念頭におきながら、科学的に設定される必要がある。

イメージしていただきたい。仮に、夜の22時に仕事を終えて会社を出たとしよう。家に帰り風呂に入り食事をとって床につく。翌日は何時まで眠っていたいだろうか。もしも翌朝６時までには出社していなければならない、と会社に指示されたらそれはかなり辛いのではないだろうか。22時退社、翌朝６時出社のあいだの８時間には通勤に要する時間も含まれることを考えると、なおのことだろう。しかしこれが、自動車運転労働者を「守る」のに設定されている現行の水準なのである。これがもしEU基準相当である11時間案になれば、９時までの出社は会社から指示されない。負担はだいぶ軽減されるのではないか。

もっとも、ここで考えていただきたいのは、11時間で果たして十分だろうかということである（先の基準②）。繰り返しになるが、ここには通勤時間も含まれる。また人間には、睡眠・食事のほか、入浴、家事や育児、あるいは、趣味や家族との団らんなど自由に使える余暇時間も必要だろ

図表3　勤務と休息期間との関係

6　EU労働政策などの第一人者である濱口桂一郎氏（現在、独立行政法人労働政策研究・研修機構労働政策研究所長）によってこの制度がいち早く提唱されていた。濱口（2006）のほか、日本での審議の経緯などが整理された濱口（2017）などを参照。

7　厚生労働省『令和３（2021）年版 過労死等防止対策白書』より。
https://www.mhlw.go.jp/stf/wp/hakusyo/karoushi/21/index.html

8　EUにおける休息期間11時間の制定過程は濱口（2017）に詳しい。ただ、この11時間はどのような科学的根拠で設定されたのか、筆者（川村）はまだ把握できていない。

う。それが果たして11時間で十分だろうか[9]。

・越河による生活時間調査・研究

労働科学研究所の越河六郎が1968年にまとめた論文では、生活時間調査（記録）に基づき、こうした点が考察されている。通勤を含む勤務拘束時間とそれ以外の時間（勤務間隔時間）とに生活時間を大別して、この二つの組み合わせを周期（サイクル）として、両者の関係や望ましい生活時間構成が明らかにされているのである。

それによれば、８時間以上の睡眠を確保するためには13時間以上の勤務間隔時間の確保が、なおかつ、くつろぎの時間も確保するためには、14時間以上の勤務間隔時間の確保が望ましいという結論が導き出されている。

なお、越河では、休息期間から通勤時間を除いた時間が勤務間隔時間とされているから、望ましい休息期間はその分だけ長くなる点に留意されたい。

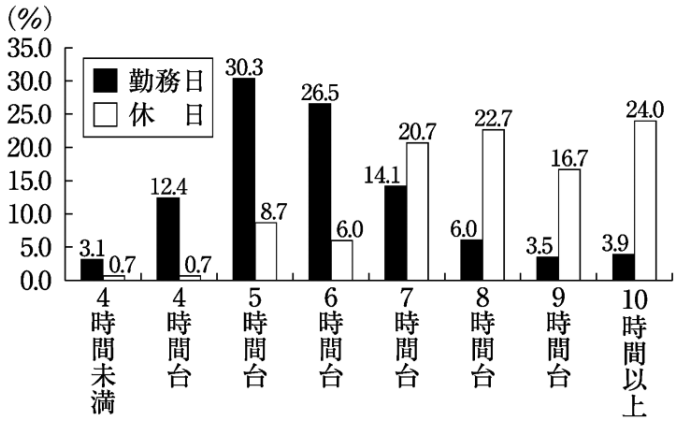
・バス運転者の勤務・睡眠記録調査

川村（2006）でも、越河など労働科学研究所の調査・研究にならい、乗合バス運転者を対象に１週間の勤務・睡眠の記録調査を行ったことがある。

結果は、一勤務の拘束時間は長く（平均値は11.5±2.9時間。13時間以上は42.4％）、休息期間は短いケースが多い（平均値は11.4±3.5時間）。このような勤務状況下で、勤務日における睡眠時間もまた短い時間に集中している。勤務日の睡眠時間は、全体の45.8％が６時間未満で、７時間未満まで広げると72.3％がそこにおさまった（**図表４**）。勤務日のこうした睡眠負債は休日に解消されていることが示唆されたものの、あわせて行った質問紙調査では、睡眠不足が強く訴えられていた。

休息期間の見直しの議論は、以上のような何らかの科学的な（説明可能な）根拠に従いながら進められる必要がある。

図表4　勤務日／休日別にみた睡眠（夜眠）時間



注：勤務日n＝1025人日、休日n＝150人日。
出所：川村（2006）より。

4. 審議会調査にみるバス運転者の拘束時間・休息期間等

・審議会による労働時間等調査

審議会でも、調査を通じた自動車運転労働者の状況が把握されている。ここでは、第５回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会（2021年４月23日開催）で配布された調査報告書（有限責任監査法人トーマツ『自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書』令和３年３月。資料編を除き270ページ）から、私たちに身近なバス運転者に関する調査結果を紹介する。

調査の概略と調査回答者の特徴をあらかじめ述べると、(a)事業者と運転者（労働者）のそれぞれを対象に行われている。(b)新型コロナウイルス感染症拡大の影響で働き方が大きく変化している可能性があることから、2019年当時の状況が尋ねられている。(c)運転者には、事業者経由で調査票が配布されている（例えば、乗合バ

9　労働科学研究所で睡眠研究に従事する佐々木司氏によれば、11時間には科学的根拠はなく、睡眠科学では、死亡率の最も少ない睡眠時間は7.5時間であり、その睡眠時間を確保するには16時間のインターバルが必要だという。また、さらに検討が必要なのは、自動車運転者には深夜時間帯に働く者が多い。市民の足を守るためといった公共性や、夜間時間帯は渋滞に巻き込まれずにすむからといった経済的合理性を背景とする。深夜労働に従事すれば、睡眠の取得は不利になる。そういう点も考慮する必要があるだろう。

ス・一般路線調査では、2019年10月において、４週間の拘束時間の合計が平均的な運転者２名と、同じく４週間の拘束時間の合計が最も長い運転者２名)。(d)有効回答数は、事業者が175件(内訳は、乗合バス・一般路線回答者が100件、乗合バス・高速路線回答者が20件、貸切バス回答者が55件)、運転者が598件である。(e)バス運転者の従事する業務(複数回答可)は「乗合バス(一般路線)」62.5%、「乗合バス(高速路線)」18.7%、「貸切バス」52.5%である。

以下、調査結果の幾つかを示す。時間数の区分は「改善基準告示」が意識されている。詳細は、元のデータを参照されたい。

・事業者(乗合バス・一般路線)調査にみる運転者の拘束時間

事業者(乗合バス・一般路線)に尋ねた結果の幾つかを記す。

(a) １日(2019年10月中で最も業務量が多いと思われる日)の拘束時間別にみた運転者数(n=100、10108人)は、「13時間以下」が72.7%、「13時間超15時間以下」が20.2%、「15時間超16時間以下」が6.1%、「16時間超」が0.9%である。

(b) ４週間を平均した１週間あたりの拘束時間別の運転者数は(n=100、11932人)、「63時間未満」が81.8%、「63時間以上65時間以下」が8.3%、「65時間超71.5時間以下」が7.5%、「71.5時間超」が2.4%である。

(c) １年間の拘束時間別にみた運転者数は(n=99、11342人)、「3300時間未満」が87.1%、「3300時間以上3380時間以下」が5.0%、「3380時間超3484時間以下」が5.2%、「3484時間超」が2.8%である。

・運転者調査にみる拘束時間、休息期間、睡眠時間等

運転者(バス運転者)側に尋ねた結果のうちの幾つかを取り上げる。なお、回答者は、乗合バス・一般路線に従事する者だけではない点に留意されたい。

(a) 最も長かった１日の拘束時間は(n=598)、「13時間以下」が18.6%、「13時間超15時間以下」が30.4%、「15時間超16時間以下」が38.5%、「16時間超」が7.4%、無回答が5.2%である。

(b) ４週間を平均した１週間あたりの拘束時間は(n=598)、「63時間未満」が59.2%、「63時間以上65時間以下」が12.9%、「65時間超71.5時間以下」が5.4%、「71.5時間超」が4.2%、無回答が18.4%であった。

(c) 最も忙しかった日の休息期間は(n=598)、「８時間未満」が9.9%、「８時間以上９時間未満」が53.0%、「９時間以上10時間未満」が12.7%、「10時間以上」が15.2%、無回答が9.2%である。

(d) そして、上記の休息期間をどのように過ごしたかという質問への回答のうち、睡眠時間についてみると(n=543)、「4時間未満」が5.9%、「4時間以上6時間未満」が46.8%、「６時間以上８時間未満」が36.0%、「８時間以上」が5.9%、無回答が5.5%である。なお、休息期間と睡眠時間の関係をみると(**図表５**)、報告書にも記載のとおり、「休息期間が長いほど、睡眠時間が長い傾向」が確認される。

(e) 改善基準告示について問題があると感じる事項(複数回答可)では(n=598)、「特にない」

図表5　最も忙しかった日の休息期間別にみた睡眠時間

(睡眠時間)	全体		休息期間							
			8時間未満		8時間以上9時間未満		9時間以上10時間未満		10時間以上	
全体	543	100.0	59	100.0	317	100.0	76	100.0	91	100.0
4時間未満	32	5.9	19	32.2	11	3.5	1	1.3	1	1.1
4時間以上6時間未満	271	49.9	30	50.8	204	64.4	27	35.5	10	11.0
6時間以上8時間未満	202	37.2	5	8.5	98	30.9	44	57.9	55	60.4
8時間以上	31	5.7	−	−	4	1.3	4	5.3	23	25.3
無回答	7	1.3	5	8.5	−	−	−	−	2	2.2

出所:『自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書』82ページ掲載の図表133から筆者作成(実数を示したのと、休息期間と睡眠時間の位置を換えた)。

が21.7％である一方で、「1日の拘束時間」が45.8％、「休息期間」が45.3％と最も多くあげられ、続く「連続運転時間」24.7％を大きく引き離している。

(f) なお、関連して、休息期間について問題があると回答した上記の運転者に対してどのような点に問題があるかを尋ねたところ(n=271)、「継続「８時間」以上であること」が93.7％で、その彼らに対して尋ねられた、適切と思う時間数は(n=254)、「10時間以上」が82.7％であった。

越河(1968)や川村(2006)のように、生活時間調査・記録を行えば、運転労働者の拘束時間・出社時刻などの働き方や休息期間・睡眠時間の実態に加えて、両者の関係性が明らかにできたのではないか、と思われるが、審議会が行った今回の調査でも、一定の結果は示されている。これらが審議会で十分に活用される必要があるだろう。

まとめに代えて

審議会の全ての議事録がまだ公開されていないのと、資料が膨大でこれらをまだ十分に読み込めていないのだが、繰り返すとおり、制度の見直しは、何らかの根拠に基づいてなされる必要がある。自動車運転労働者を守る規制はあまりに脆弱であった。エッセンシャルワーカーである彼らへの賞賛や感謝は、実効性ある労働規制の実現というかたちで示す必要があるのではないか。

(参考文献・資料)

・川村雅則 (2006)「バス運転手の勤務と睡眠――進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第78号(2006年８月号)
・川村雅則 (2018)「自動車運転労働者の労働条件と労働時間規制の現状」」『労働法律旬報』第1924号(2018年11月下旬号)
・川岸卓哉 (2021)「2021年過労死防止大綱と勤務間インターバル制度法規制化の必要性」『労働法律旬報』第1995号 (2021年11月10日号)
・交通運輸政策研究会 (2008)『(交通政策の提言2008) 持続可能で、安全・安心な交通運輸をめざして』2008年５月発行
・交通運輸政策研究会 (2013)『安全な貸切バス・高速バスを求めて―交運研の提言―』2013年７月発行
・交通運輸政策研究会 (2016)『(交通政策の提言2016) 人口減・災害多発時代の日本の交通』2016年７月発行
・越河六郎 (1968)「生活行動の時間的類型に関する研究」『労働科学』第44巻４号 (1968年４月号)
・越河六郎、藤井亀 (2002)『労働と健康の調和――CFSI (蓄積的疲労徴候インデックス) マニュアル』労働科学研究所出版部
・佐々木司「(巻頭言) 睡眠リテラシーを深めて自分を守ろう」『労働の科学』第73巻10号 (2018年10月号)。
・濱口桂一郎 (2006)「EU労働法政策における労働時間と生活時間――日本へのインプリケーション」社会政策学会編『[社会政策学会誌第15号] 働きすぎ――労働・生活時間の社会政策』法律文化社
・濱口桂一郎 (2017)『EUの労働法政策』独立行政法人労働政策研究・研修機構
・濱口桂一郎 (2017)「労働時間の上限規制とインターバル規制」『季刊労働法』第258号 (2017年９月号)
・野沢浩、小木和孝編著 (1980)『自動車運転労働――労働科学からみた現状と課題(労働科学叢書)』労働科学研究所

(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。

・25号：運輸労働者のいのちと健康をまもるための調査・研究活動を通じて
・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)
・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―夕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・貸切バス問題、再考
・83号：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
・101号別刷り(寄稿特集)：現下の自動車運転労働をめぐる問題

投稿

三重県立高校のクルマに対する甘い認識

神田 厚

2022年１月８日の朝、朝刊を開くと前日に亡くなった高校サッカー界の名監督を偲ぶ記事が載っていました。読み進むと少し引っ掛かる記述に出くわしたのです。

故人が公立高校の教員だった若い頃、大型免許を取得して中古バスを５万円で購入し、校長の反対を押し切りハンドルを握って全国行脚したことを武勇伝のように書いてあったのです。これは少なくとも教育公務員として見習うべき姿ではありません。

生徒を乗せるのであれば、プロによって整備された車体に、プロ運転手を手配するのが筋です。ところが、それでは保護者の負担が際限なく膨らむ……そこで亡くなった監督のように自らバスのハンドルを握る顧問が、三重県の学校にも出てくるのです。このような顧問を保護者などは“面倒見のいい先生”と歓迎しますが、よく考えて頂きたいものです。削減されたコストと引き換えたのは、生徒と顧問の安心・安全なのです。

私も高校で30年以上運動部の顧問をしてきました。その間、数えきれない数の大会や練習試合に生徒を引率して来ましたが、会場では生徒だけでなく顧問自身も疲労するのです。上の大会につながる予選であったり、３年生の引退試合となる大会であったり……いろんな意味で、現地で精魂尽き果ててしまうこともままありました。あんな状態で、まともな運転ができるとは到底思えないのですが、亡くなったサッカーの名監督と同様の事例は、三重県立高校で顧問をしていた私の身近にも転がっていたのです。

私の前任校は商業高校。確か野球部が大型バスを持っていて、顧問の運転で各地に出掛けていました。バスの所有者は、正確には野球部保護者会（恐らく、その会長の個人名義）で、学校の敷地内に止めてありました。野球部のバスは、全国レベルの他のクラブにも貸し出され、顧問の運転で東京の全国大会へも出掛けていました。変な話ですが、地方では大型の運転免許を持つことが「全国レベルのクラブ顧問の証し」のように勘違いされています。

他にもソフトテニス部の顧問が、自分のマイクロバスを通勤やら遠征にも使っていました。

大型バスもマイクロバスも、冒頭の名監督の記事にあった「５万円」で買えそうな、ボロボロの代物です。そこに生徒を乗せて、顧問の運転で各地に出掛けて行くのです。よく管理職が許可しているものだなあ～と思いますが、そういった意味で、三重県の学校はクルマに関する安全の認識が著しく低いと言わざるを得ません。

余談ですが、私は大学卒業直後の６年間、東京都立高校で教員をしていました。その学校（都心部の高校だったためか？）は都の方針として職員の自動車通勤は禁止でした。しかし、こっそりとクルマで来ている職員が１人だけいたのですが、その職員には事務長が都の監査が入る前日に、「明日はクルマでこないで！」と言っていました。交通の便がいいということもあるのですが、敷地が狭いという事情もあったと思います。いずれにしても、私にとって教員と生徒が同じ交通手段で集う学校で、教員生活のスタートを切れたことは幸運でした。

これに対して、三重県では交通の便の良し悪しに関わらず、校地が一般的に広いので職員の大部分がクルマで通勤してきます。私は、敷地が広いと言っても学校にクルマで通勤してくる場合には、公共財の一定面積を定期的に占有しますので、少ない金額でも駐車料金を取るべきだと思うのです。無料での占有が許されるのは生徒と同じ自転車までではないでしょうか？　そんな状況ですので、県の所有物ではないバスが校地を占有していても何の疑問も生じないのです。

私の息子が通っていた工業高校ではサッカー部がバスを持っていました。このサッカー部は全国選手権に度々出場するのですが、バスには部のロゴマークが入ったカッコいいペイントが施されています。少なくとも「５万円」では買えない代物で、街を通ればそれと気付くバスです。何が言いたいかと言うと、少なくとも三重県の県立高校では冒頭の記事のような“バスで顧

問が生徒を運ぶ”という状況が、現在も普通に見られるということです。

大型の免許を持たないにしても、自家用車に生徒を乗せることは、三重県では普通に行われています。ですが、ほんの10年ほど前から、県は届け出をさせるようになりました。生徒を乗せる可能性のある自家用車を予め届け出させた上に、実際に生徒を乗せる場合には、該当生徒の保護者から同意書を取らせるという手続きです。

“万一事故が起きても、県が責任を免れることができる……”ただそれだけの意味しかなさない制度だと思います。生徒や教員の安全を守るという県の役目を、完全に放棄しているとしか言えません。

でも、そのように思う私は完全なアウトサイダーで、保護者の一般的な感情としては「子どもを運んでくれてありがたい」であり、教員側は「どうせ自分もクルマで行くので、ついでに乗せて行ってあげる」という感じなのです。恐らく、負わせ・負わされている責任の重大さに、お互いが気付いていないのでしょう。

そもそもクルマの運転は教員の職務ではありません。働き方改革を進めるなら、真っ先に削減を求めるべき仕事のはずですが……その旗振り役でもある管理職や教育委員会職員の発言も紹介します。私の勤務校に時間講師として来ていた愛知県出身の若い先生に聞いた話です。

常勤講師を探しているという三重県立高校に行って面接を受けた際に、校長から通勤方法を問われた彼は、「公共交通機関で通いたい」と返事をしたそうです。それに対して校長は、「三重県は交通の便が悪いので、クルマを使わずにいるというのは考え方を変えた方がいい」と言ったそうです。

また、年度末に次年度の常勤講師の登録の面談を受けに行った際に、「運転免許を持っているのか？」、「自分のクルマを出して生徒の引率ができるか？」、「学校のクルマを運転して生徒の引率は可能か？」といった質問を教育委員会の職員から受けたと語っています。

その若い先生は運転免許を持っていますが、ハンドルを持つことに対して、非常に重い責任を真摯に感じている貴重な方です。ですから、私に“こんな異常な質問を受けた”と漏らしてくれたのですが、彼はもう三重県で教員をしていません。

私の出身地である神奈川県の県立高校では、教員が運転する車に生徒を乗せること自体を禁止しています。これが教育行政機関としてのまともな姿だと思います。

（三重県津市在住）

投稿

スキーバス転落事故（2016年1月）とリニア新幹線工事について

木村孝子

2016年１月15日未明、長野県軽井沢町で、大型スキーバスが転落し、大学生ら15人が死亡し、26人が負傷するという大惨事が起きています。運転手も死亡しています。’21年10月22日付けM紙、Ａ紙の報道によると、死亡した65歳の運転手は当時入社したばかりで「大型バスの運転は未熟。入社した際、不安を口にしていた」とあります。又、このバス会社は「’13年に貸し切りバス事業に参入し、事業の拡大化で、運転手不足が常態化しており、新入社員の運転技能を確かめないまま採用し運転させた」と検察側は述べている、との報道もあります。昨年の秋、裁判に参加した遺族会は「あやまってすむ問題ではない」と強く主張。又、「会社は、存続をかけ、人の命をかえりみない経営」と怒りの告発。

以下、このような不幸について私の見解を書きたいと思います。

企業は利益を求めて経営をします。それは当然ですが、スキーバス転落事故のような不幸が、将来待ちかまえていることを予期せず事業を継

続することに問題があります。そのような状況に導いてしまう日本社会の状況が問われなければならないのです。不幸な事故を決して起こさないようにするための企業倫理が今の日本の資本主義の世の中に欠落していることを私は指摘したいと思います。

亡くなった若き生命を心から追悼しながら書いています。

＊　　＊　　＊

もう一点したためます。品川～名古屋間の「リニア中央新幹線」について書かせて下さい。'21年10月27日、瀬戸トンネル工事現場で崩落事故が発生し、男性作業員（44歳）の方が死亡しています。それ以前（'19年４月）にも陥没事故で負傷者が出ています。新聞等の報道では、今世紀最大の巨大事業、24時間体制の工事、一日最大2000台のダンプカーが使用される、とあります。又、（既存の）新幹線の約4倍の電力消費、とあります。Ａ紙の“読者欄”では、「品川～名古屋間285キロメートルの内の86％にあたる250キロメートルがトンネル。「まっ暗の中を行く旅」、「水源の減少、自然環境破壊、生活環境破壊」と指摘されています。

そして同じくＡ紙、'21年12月30日付けでは、都内でのリニア工事「考える会」の有志による「学習会」の様子が報じられています。「工事ありきで、利用者、国民、市民のためにならない。改めて異議を申したい」との結論に至っています。私たちの“会”にもこの工事について批判者が多いのではないでしょうか。ご意見お待ちしています。

（茨城県龍ヶ崎市在住）

投稿　自動車の使用を減らす方策の提案

小島 啓

自動車は、環境や安全、ユニバーサル性の観点において非常に問題が多いにもかかわらず、多くの人がそれに過度に依存する状態となっており、それが公共交通の衰退をもたらし、更に自動車への依存度が高まるという悪循環を招いています。自動車に依存する要因としては、利便性の高さの他に、使用時の費用が安いことが挙げられます。例えば、私の家（横浜市）から往復10kmの距離にあるショッピングセンターまで家族４人（大人２人、中高生２人）で往復する場合を考えると、自動車では燃料代の100円（燃費：15km/L、燃料価格：150円/L、駐車場：無料）しか掛かりませんが、バス代が1,320円掛かります。同程度の距離であっても鉄道などに乗り継ぐ必要があればその２倍以上掛かることがあります。自動車に４人も乗ることは少ないかもしれませんが、１人乗車でもバス運賃より大幅に安く、これでは、自動車を選択することは当然と考えられます。なお、自動車を保有するには、自動車税や重量税、損害保険、自宅駐車場代、点検整備代等の費用も掛かっていますが、これらは自動車の使用を減らしてもほとんど減少しないため、使用抑制の動機にはなりません。このため、自動車の使用を抑制するためには、燃料価格等、使用時の費用を高くすることが必要であると考えられます。

しかし、単純に燃料税等を増税して燃料価格を高くすると、家計が苦しくなる等の反対意見が多数を占めることは容易に予想されます。そこで、現状、定額である自動車税、重量税、自賠責保険料等を、燃料税に置き換えることを提案します。これにより、多くの人の自動車関連費用総額は従来と大きく変わらずに燃料代の割合が高くなり、多く燃料を使っている人は費用総額が増加し、あまり使ってない人は減少することになります。また、現状の税や保険料の排気量や重量等による金額の差異は無くなりますが、そもそも排気量での区分は全く非合理的であると共に、使用頻度の要因が入っておらず、使用が少ない人にとっては受益者負担の観点で過大な費用負担となっており不公平であること、また、自動車税や重量税は乗用車より商用車が安

くなっていますが、環境や安全への影響の観点において商用を優遇する合理的理由が無いことから、燃料税に置き換えた方が公平性が高まると考えられます。

実際の自動車関連費用の平均額は調べていませんが、例えば、排気量２L程度のミニバンクラスに乗っていて燃料代を年間100,000円支払っている人を日本の平均であると乱暴に仮定して、上記提案実施後の燃料代を概算すると、自動車税、重量税、自賠責保険料の合計が現状で78,475円/年であるため、これらを燃料税に置き換えた後の燃料代は1.8倍（150円/Lのガソリン価格は270円/L）程度になります。これでも、公共交通運賃よりも安い場合が多いですが、ある程度は使用抑制の動機になると考えられます。

更に燃料価格を上げて使用抑制効果を高める方策としては、ほとんどの人が加入している保障レベルの任意保険（搭乗者を含む人身傷害保障）を自賠責保険に入れて燃料税に置き換えることが考えられます。これにより無保険車による賠償金不足の問題も対策できます。

また、高速道路通行料を無料として燃料税に置き換えることも考えられます。本来、高速道路は安全性や環境の面で一般道より優れていますが、現状は有料であることにより並行する一般道に一部の車を追いやり、事故の危険性や環境負荷を増やしています。単純に高速道路通行料を無料化すれば、交通量が増えて自動車使用抑制に逆行しますが、同時に燃料価格を上げれば高速道路の交通量はそれほど増えず、並行している一般道の交通量が更に減る効果が考えられます。また、高速道路が無料となれば、出入口の料金所が不要となるため、出入口の新設が容易となり、より一般道の交通量抑制に繋がります（海外ではほとんど無料の国もあります）。

なお、上記の各施策は、自動車の使用が多い人や企業には大幅な負担増となるため、ある程度時間をかけて段階的に進める必要があります（例えば今後10年間毎年10%ずつ燃料価格を上げる等）。また、それにより、将来の高い燃料価格に対応するための対策にお金を掛けて取り組むことができるようになり、公共交通の利便性向上や運賃低減、街のコンパクト化、低速無人搬送車等の代替手段開発等の様々な対応も促進されると考えられます。

その他、店舗や公共施設等の駐車場の割引や無料化を禁止することも自動車使用抑制に有効と考えられます。駐車場の割引や無料化は、自動車使用者だけを優遇し、駐車場の建設費や維持費を商品価格に上乗せして自動車を使用しない客にも間接的に負担させていることになり、非常に不公平であるとともに、SDGsが叫ばれている昨今において企業姿勢を非難されるべき状態であると言えます。

また、車両保険等の任意保険料算出時に、メーターの走行距離を確認して、それに応じた従量制にすることも、自動車使用の抑制に一定の効果があると考えられます。

ところで、燃料価格を上げることは、下記の2つの観点においても必要だと考えられます。

１点目は低燃費車の普及促進です。自動車メーカーは年々厳しくなる燃費規制に対応するため、より高コストの低燃費技術を採用し、車両販売価格も少しずつ高くなっていますが、現状の燃料価格では、その車両価格上昇分に対して、低燃費化による燃料費用削減が廃車までの期間で相殺できないため、かなりの割合の消費者は多少燃費が悪くても低価格な従来技術の車を選び、低燃費車の普及が遅くなっている問題があります。燃料価格が高くなれば、多くの消費者が価格の高い低燃費車を買うようになると共に、メーカーはコストの高い技術を採用できるために低燃費化が促進されると考えられます。

２点目は燃費向上による費用節約効果の埋め合わせです。自動車の燃費が良くなり、使用者の燃料費用負担が減少すれば、燃料費用節約の動機が弱くなり、使用頻度が増加したり、燃費の悪い大型車に買い替える割合が高くなることが考えられます。したがって少なくとも燃費向上分を相殺する程度以上に燃料価格を高くしないと、この現象を抑えることはできないと考えられます。

なお、今後、電気を充電して走る電気自動車が増えてくると予測されるため、電力価格についてもガソリン等の燃料と同様に高くする必要があると考えられます。ただし、電気は自動車

用とそれ以外の用途を区別しにくいことや、太陽光発電等による環境負荷（二酸化炭素排出）が少ない電気については、価格を上げて使用を抑制する必要性が化石燃料由来よりも低いと考えられることから、化石燃料輸入時の炭素量に対して課税する炭素税を大幅に増税して、化石燃料由来の電気（及び化石燃料）だけを高くする一方で、その税収を全国民に均等に還元（所得税や消費税の減税や還付等）することで、自動車以外も含めた二酸化炭素排出と自動車使用の抑制の両方が図られると考えます。なお、将来的に自然エネルギー由来の電気が主流になった状態で、より一層の自動車使用の抑制が必要となった場合においては、走行距離に対する課税（点検時等にメーターを確認して徴収）を行う事等により、使用を抑制する方法が考えられます。

以上、様々な提案を雑然と述べさせていただきましたが、問題点も多々あると思いますので、今後皆様と議論させていただき、国等への提案に反映していただけると幸いです。

（神奈川県横浜市在住）

投稿

この国はいつまでクルマ優先・人命軽視を続けるのだろう

渡辺芳男

イギリスでは「当たり前」の歩車分離

NHKラジオの人気番組「子ども科学電話相談」。動植物、人間、宇宙、はては恐竜に至るまで、自然科学全般に関する子どもたちからの質問に専門家が答えるというもので、大人たちにも人気がある。子どもたちの実にユニークかつ個性あふれる質問、先生方のすばらしい回答、そのやりとりを聞くにつれ、この子たちの殆どすべてがクルマが進入してくる危険な横断歩道を利用しているのかと思うと、心がざわつく。進入してくるクルマに乗ることもあるんだよ、というかもしれない。だから放置しておいてよいことにはならない。被害者と加害者を必然的に作り出すシステムが問題なのだ。

横断歩道は本来100％の安全を歩行者に保証するものであるはずだ。極端な話、半分居眠りしていても安全であるべきもの。多分、他の先進国ではそのようなものなのだろう。しかし、我が国では当局がクルマのスムーズな流れを最重要視する（驚くことに生命が第一ではないらしい）。結果、青信号で歩行者が横断中でもクルマは右左折進入が許される。歩行者はドライバーに生命を預けるしかない。一瞬でもクルマに接触したらアウトである（渡ろうとしている私の眼前を左折車が行く、ということはしょっ中）。横断者がいたら「止まりなさい」などという指示は何の助けにもならない。歩行者の領域にクルマが進入していることがそもそも問題なのだ。ましてや小さな子どもは大型車の死角に入ることが多く、子どもの犠牲はあとを絶たない。

ここまで来ておそまきながら気がついた。このシステム自体、横断歩道における歩行者優先の法理念に反するものではないか。中でも子どもの安全をなおざりにしているという点で、「殺人システム」と呼んでよいほどのもの。そうした理由で集団訴訟を起こせないだろうか。元加害者のドライバーも参加できる。このようなシステムでなかったら、加害者にならずに済んだかもしれない。

この人命軽視のシステムを改善するのはいたって簡単。歩車分離にすればよい。人間が交差点を渡っている時はすべてのクルマは停止する。即ち歩車分離信号の導入。それこそホンマモンの歩行者優先。現にイギリスでは「当たり前のシステム」になっているという（会報106号）。一方、我が国の歩車分離信号の割合は信号全体の僅か4.7％（会報106号）。

このあまりの違いに大ショックを受けた。もはや弁解の余地はない。我が国が人命よりクル

マの都合を優先させていることは疑う余地がない。クルマが渋滞する？ 人の生命とクルマの渋滞は天秤にかけられない。かつて福田赳夫首相（第67代）は「人ひとりの生命は地球より重い」と言った。これは海外で起きた日本人人質事件の際の発言だが、普遍的真理でもある。「渋滞上等」なのだ。

青信号の裏切り

「青信号に裏切られ、命を奪われたたくさんの子どもたち」（会報106号「第22回通学路の安全を考えるシンポジウム」参加者の感想〔岡田百合香〕）。裏切った青信号……この言葉はこの国の理不尽極まりない交差点システムを鋭く突いている。この国の信号に人格があったら、と考えた。信号は青を表示する。子どもは学校の先生や親に言われた通り、充分確認して渡り始める。しかし、進入してきたクルマにはねられる……。そんな理不尽、悲惨を信号は眼前に見てきた。自分が青信号を出したばかりに――。しかし、出さぬわけにはいかない。そのように設計されているからだ。信号は自責のあまり遂に自壊する。警察はいぶかり新しいのに換える。自壊した信号機は廃棄処分にされる……そんな悲しい童話ができるかもしれない。ただし、この国でしか通用しない童話である。

メディアや大学の研究者は人間を危険に晒すこうしたシステムを批判するのが本来の役割のはずなのだが、驚くことに子どもたちにクルマ優先のマナーをさらに叩き込め、と主張する。あの八街市の悲惨な事故の直後でさえそうなのだ（会報105号拙稿「子どもが交通事故の元凶なのか。常軌を逸したNHKのラジオ番組」）。これはもはやヒトデナシという他に言葉を知らない。作家の大江健三郎はかつて強者と弱者の関係は、強者がより多くの負担を引き受けることで初めて弱者との良い関係が生まれる、と言った。しかし交通事故の問題で我国では専ら弱者により一層の負担を強いることで事態の改善を計ってきた。その際、いちばんの標的にされるのが子どもたち（なにせ、一国の首相が子どもたちに「お父さん、お母さんを悲しませないでね」と言うのである）。こんなことが可能なのも子どもの人権、生命を軽んじていればこそ（この傾向は当然、他の分野にも反映されている。ひとつは児童虐待、虐待殺人へのこの国のペナルティーの信じられない軽さである。かねてから強い疑問を持っていた。海外ではどうなのか。先日、偶然の機会にアメリカでの対応の一端を知り、あまりの違いにがく然とした。テーマが違うのでここでは省くが、「天と地」ほどの違いがあるとだけ述べておこう）。

韓国の取り組み

会報102号「新たな広がりに向けて」（神田厚）で紹介されていた韓国済州島でのクルマ対策は極めて心地よいものだった。ホテルまでの道中、マイクロバスは「減速して道路の突起物をゆっくりと越えた」「片道２車線以上ある大きな通りに、ハンプが設置されて」いてさらに「もうひとつハンプ（中略）２つのハンプの間には、横断歩道があり歩行者の有無にかかわらず（中略）歩道内では徐行せざるを得な（い）……この横断歩道は学校の前に設置されてい（る）」。これを読んでやはりそうか、と思った。2012年、埼玉大学大学院の久保田尚教授（都市交通計画）が語る韓国での取り組みとまさに付合したからだ。

当時もひどい事故が続発した。2012年4月京都府亀岡市で登校中の児童にクルマが突っ込み、10人がはねられ２人死亡。同月、千葉県館山市でバス待ちの児童の列にクルマが突っ込み１人死亡。こうした一連の事故を受けて新聞が伝えた文部科学省のコメントがすごかった。

> クルマが高速で走行する場所では大事故を起こす危険があるので、集団下校をさけることが望ましい。
> （「朝日新聞」夕刊2012年４月24日）

スクール・ゾーンをクルマが「高速で走行する」ことがそもそもトンデモナイコトだという認識がまるでない。子どもを護る責任を負っている最大の役所の言だ。このメンタリティは異常を通り越している。しかも、犯罪にまき込まれぬよう「集団登下校」を推奨してきたのは文

科省ではなかったか。それがクルマが突っ込む大事故が起こるや、忽ち前言を翻し、集団下校は好ましくない、と言う。そうだよな、バラバラ登下校なら「高速」のクルマが突っ込んでも犠牲者は１～２人で済む。新聞の大見出しになることもないし、世間も大騒ぎしない。人々はすぐ忘れる……。

今回、改めてこの文科省のコメントを読んで気がついた。「高速で走行する」クルマが子どもたちに突っ込むことは半ば折り込み済み、と読めるのだ。これは直ちに撤回、謝罪すべきコメント。第一、被害者である子どもに対して「ああせい、こうせい」と注意する、子どもたちの生命を過小評価してまで、クルマの都合を優先したいのである。

この事故についてラジオでコメントしたのが久保田教授。その際、韓国での取り組みについて述べた。まず、「関係者による徹底した議論」があり、その結果「子どもの生命最優先」で人々が一致。小学校の周辺は「何が何でもクルマのスピードを落とさせる」。そのため学校の周辺はハンプだらけ。さらにスクール・ゾーンでのスピード違反には罰則を２倍にした」（NHKラジオ「夕方ニュース」2012年５月２日）。

神田厚氏のレポートを読んで韓国でこうした取り組みが実行されていることを知ったのである。ところで、100万円かけてもよいが、我が国ではこの種の「徹底した議論」が行なわれることはなく、「子どもの生命最重要」というコンセンサスが得られることもないだろう。ましてスクール・ゾーンでのスピード違反には２倍の科料を課す、など一笑に付されるのがオチ。

ドイツ　ポツダム市の取り組み

以下は「生活と自治」（2018年11月号）「時のかたち～ドレヴィッツ・団地再生プロジェクト“地域を見捨てない――ドイツ・持続可能なまちづくり”」の要約です。

ドイツ、ポツダム市（ベルリンから西へ列車で約30分）のドレヴィッツ地区は「最貧困地区」と呼ばれていた。この「みすてられた地区」の大改修プロジェクトが2009年に持ち上がる。政府主催の「都市の改修」コンペにポツダム市の女性職員カリン・ユハスさんのプランが採用されて、助成金が出ることに。このプロジェクトは彩りのない街を「緑あふれる街」にすることを目ざして「ガーデン・シティ・ドレヴィッツ」と命名。プロジェクトの骨子は以下の通り。

◎老朽化した建物を省エネ仕様に改修する。
◎主要エネルギーを再生可能エネルギーで賄う。
◎駐車場を削減し公共交通を充実させる。
◎自動車に頼らない歩行者と公共交通を優先したまちづくり。

しかし当初は「不便になる」と住民の反対も大きく、対話集会は1年間で60回に及んだ。しかし、あくまで「住民本意」「住民が望まないことはしない」との当局の姿勢が理解されプロジェクトは動き出す（我が国の場合、対話集会はしばしば通過儀礼と化し時にはサクラが入り込むことも――筆者注）。おもしろいのは「団地の側には駐車場と公園とどちらがいい？」と子どもたちに聞いて「公園がいい」の圧倒的な声に応えて実行に移すなどしていること。幸い徒歩圏内に学校や病院があり、路面電車も走っているのでポツダム市中心への移動に不便はない。さらにレンタサイクルや自転車道路も整備され、マイカー所有率はかなり減った。

「駐車場がなくなった路上には木々が植えられ、散歩道や子どもの遊び場になった。子どもたちがアイディアを出したトランポリンや水遊びができる水路もできた」。

スペイン バルセロナ市の取り組み そしてパリ

「コロナ禍が暴き出した世界の資本主義経済の効率の悪さとは」（BS-TBS「報道1930」2021年６月11日）。「人新世の『資本論』」の著者斎藤幸平氏をゲストに迎えてのトーク、その中で紹介されたスペイン、バルセロナ市の取り組みの映像。

ナレーション（以下ナレ）「道路を車から人間にとり戻す『スーパー・ブロック・プロジェクト』が進む」。

バルセロナ市主任建築家、チャビエル・マティーセム氏
「これは歴史的な挑戦。スーパー・ブロックの空間は車は主役ではなくゲストになりました」。

ナレ「街の中心部のいくつかの区域への車の進入を制限。一年中、24時間、道路は市民のいこいの場になりました」。

〔映像〕路上には椅子、テーブルがおかれ、お年寄りがチェスを楽しむ（マスク着用）ある年配者「多くの車をう回させてほぼ車も通らなくなり、騒音もなく、静かにリラックスできる空間になりました」。
子どもを抱く若い父親「地域の交流も盛んになり子どもたちも喜んでいます」。

ナレ「道路は緑でおおわれ、ベンチや遊具の設置は市民の話し合いで決まります……
こうしたスーパー・ブロックは現在５か所完成、将来、街の多くの道路に広がる予定です」。

バルセロナ市長アダ・コウラ（女性）
「私たちは将来のバルセロナ市を作りたいのです。遊びと散歩のための道路をとり戻し、共有スペースをアスファルトでうめつくすことなく、澄んだ空気がすえる安全に生活できる街にしたいのです」。
（こういう発言を日本のリーダーからも聞きたいものですね――筆者注）。

「パリ市内　制限速度30キロ」
（「朝日新聞」夕刊2021年７月９日のベタ記事で以下、次のように続く）。

「パリ市は８月、市内の道路の制限速度を30キロにすることを明らかにした。歩行者の安全や騒音の軽減が目的」。
「市内の道路の６割はすでに上限が30キロに設定されているが、渋滞が日常化しているため平均速度は15キロ前後にとどまっている」。
（濁点筆者、やはり「渋滞上等」なのだ）

そのパリ市長アンヌ・イダルゴ氏が大統領選に立候補するという。以下は「パリ市長、大統領選出馬表明」（「朝日新聞」2021年９月14日）の記事から。
「スペイン出身のイダルゴ氏は2014年に女性として初のパリ市長に。環境問題に力を入れ、自転車専用道の拡張などに取り組んできた」。
（30キロ制限もこの市長による――筆者注）

（ここまで来て気が付かれたと思う。バルセロナ、パリでクルマの制限を実施したのはいずれも女性市長。ドイツ、ドレヴィッツ地区の人間中心の街づくりのプランナーは女性職員。そして現在、世界的に評価されているリーダーたち、ニュージーランドのアーダーン首相、台湾の蔡英文総統、先日引退したドイツのメルケル首相など、いずれも女性。共通しているのはリベラルで市民派だということ。我が国でも女性リーダーの出現が渇望されているが、私見を言えばリベラル・市民派でなければ意味がないと思う。しかし、今日、日本で目立つ女性政治家といえば、むしろリベラル、市民派に逆行するような人ばかり、という印象だ。ジェンダー平等に前のめりになるあまり、女性なら誰でもよい、という教条主義におちいるべきではないだろう）。

そして　サザエさん

「朝日新聞」の連載「サザエさんを探して」2020年９月４日はクルマの問題をとり上げた。「自動ブレーキ　車の機能向上だけ頼っても」の見出し。４コマ漫画は、クルマの前にとび出すタラちゃん、慌てて追いかけるサザエさん、あわや、というところでクルマの後から飛び出したロボット・アームが電柱をつかんでクルマを緊急停止させコトなきを得る――というシステム考えているんだよと、喫茶店でサザエさんに話すノリスケ、というオチ。
このマンガを見て伊藤安海山梨大学大学院教授（安全医工学）は語る。「そもそも子どもがとび出すような道でスピードを出して走ること自体おかしい」。このマンガが掲載された当時（1969年11月３日）は「第一次交通戦争」と呼ばれた時代、数多くの交通事故死亡者を出していた。近

年減ってきたのは「シートベルトの着用義務化やエアバックなどの車両の安全性能が向上したことが大きい」。しかし、歩行者の犠牲者は相変らずダントツ。記者（林るみ）は次のように問題提起する。「日本の歩行者の死亡率が欧米に比べて高いのは、この半世紀その問題が問われてこなかったからだと伊藤教授は見る。歩道がない生活道路はいまだ多く、速度制限や一時停止の標識も無視されている。政治も行政もメディアも車の機能向上に力を注ぐ割に歩行者の安全確保に関心を払ってこなかったと伊藤教授はいう」。記事は伊藤教授の次の言葉でしめくくられる。

「車優先か歩行者優先か。これからはそこが問われない限り、いくら車の性能が進化しても交通事故は一定数から減らないと思います」。

道路への子どもの「とび出し」でいつも思い出すテレビがある。桂小金治がテレビの昼のワイドショウの司会をしていた時、子どもが横丁からとび出してトラックにはねられたというニュースがとびこんできた。すると小金治は「横丁は子どもがとび出すためにあるんだ！」と顔をまっ赤にして怒ったのである（理不尽なことに対しては怒りを隠さないので「怒りの小金治」、顔をまっ赤にして怒るので「怒りのキントキ」などと呼ばれた）。もっとも最近は、とび出してひかれたら「自業自得」みたいな見方もあるらしい。しかし、伊藤教授がいう通り、子どもが走り回るような生活道路に大型車が入り込んだり、クルマがスピードを出して通ることがそもそもおかしいのだ。

サザエさんの提示した子どものとび出しに対する答はロボット・アームではなく、海外で見られるような人間中心のまちづくりと、ドライバーの徹底した歩行者優先の意識なのだろう。

（埼玉県在住）

投稿　六軒事故の「指導者原理」を組織罰で斬る　小松敏郎

1956年10月15日、国鉄（当時）参宮線六軒駅構内で大きな列車事故が起こりました。この事故では東京教育大付属坂戸高校の多くの生徒と引率教師が犠牲となりました。私が2018年春の問い直す会の総会に合わせて上京し訪れた東京23区内に自前の芝居小屋を持っていた劇団が一昨年に立ち退きを迫られ、東武東上線沿線に都落ちしたことから東上線沿線にあるこの高校を思い出しました。2021年９月にインターネットで検索し埼玉県鶴ヶ島市在住の東武鉄道の元機関士大森一史さんが参宮線六軒事故の原因を突き止めた本を2020年に自費出版され、坂戸中央図書館に献納したのを知り2021年10月に読みに行きました。本の題は『参宮線六軒駅構内列車脱線転覆事故機関車乗務員無実の証明』。なお1959年の紀勢本線の全通で事故現場は紀勢本線に変更になり、保守政権の政策で東京教育大学は茨城県つくば市に移転し（一種の都落ち）筑波大学に改名しました。またその後の国鉄分割民営化で六軒駅は大阪の天王寺鉄道管理局からJR東海に管轄が変えられました。

1956年10月15日は伊勢神宮が大祭で朝からいつもより乗客が多く参宮線の列車の運行が遅れがちでした。名古屋発鳥羽行き第243快速列車が亀山駅で方向転換し、重連の蒸気機関車を付け替えて定時より11分遅れで発車した17時52分に快速列車の行き違いを松阪から六軒に変更する運転指令が出されましたが、六軒駅は双方とも通過するダイヤです。この指令を全く伝えられなかった下り列車の乗務員は、六軒駅を時速58キロで通過しようとしたところ通票（タブレット、単線区間で列車の衝突を避けるために使用される通行票）が用意されておらず出発信号が赤であるのを認め、非常制動をかけましたが安全側線内に止まることができませんでした。18時22分に重連の蒸気機関車は線路敷地外に転覆し、客車は本線を遮る形で止まりました。この季節のこの時間は夜です。この30秒後（控訴審での認定）

に状況がわからないまま上りの第246快速列車が時速55キロで六軒駅に進入したところ客車に激突し横転、蒸気機関車の熱湯や水蒸気が乗客に襲い掛かり死者42名を出す大惨事となりました。亡くなられた方の過半数を伊勢神宮に向けて修学旅行中の東京教育大付属坂戸高校の生徒と引率教師が占め、事故現場と遠く離れたところで事故を洗い直すための本が書かれ、それが自費出版されたわけです。

六軒駅ではその前のダイヤ改正から列車の交換が行われなくなっていました。今と違い転轍機の操作は人力で行い、信号操作はそれとは別に行う必要がありました。下り列車の機関士が六軒駅の通過信号機を視認する位置に来るまでに駅は信号操作を完了していたか、ミスは機関士なのか、六軒駅の駅員たちなのかが裁判で争われました。最終的に過失は機関士の通過信号機の見落としであり執行猶予つき禁固刑が下りましたが、どうも釈然としません。機関士の主張は一貫して通過信号機は青であり、青でなかったという明確な証拠がありません。疑わしきは罰せずという罪刑法定主義の精神から導かれる原則により被告全員が無罪とされるのが民主主義国における司法の当然のあり方です。

私は坂戸に行く前のインターネットでの予習（下記URL参照）で運転通告券（列車が運行区間の変更や徐行など通常とは異なることを行う場合に、その変更内容を記入して乗務員に渡すもの）を発行しなかった津駅の駅長は重罪だと思っていましたが、大森さんの本によるとこの時の運転整理には快速列車同士の交換駅変更だけでなく下り快速列車に先行する各駅停車を六軒の手前の駅に止めて抜き去る変更もあり、松阪駅に向かう急ぎの乗客はあとから来る快速列車に乗り換えるように伝える案内に津駅の職員が忙殺されていたことを知りました。運転通告券を発行しなかったのは国鉄全体の運転心得に対する違反ですが、情状酌量の余地があります。

16年前『続事故の鉄道史（網谷りょういち、佐々木冨泰著）』を入手して実際に六軒駅を訪れて事故の詳細を知ったつもりでいたのですが、わかっていないことばかりでした。通過信号機なるものも転轍機と信号機あるいは信号機同士の連動や鎖錠もわかっていませんでした。信号機には予告信号機（正式には従属信号機と呼ばれる）があり、それは高速で運転される列車はすぐ止まれないし見落としもありうるという前提で設置されるものです。しかし、腕木式信号機だった当時は出発信号機の予告となる通過信号機は場内信号機と同じ柱に設置されており高速で同時に視認しないといけないという負担を機関士に強いていました。上り快速列車は下り快速列車を待たずに松阪駅を発車します。通票を駅長でなく下位の駅員から機関士に渡させたことが既に運転心得違反なのですが、この駅員から口頭で交換駅変更を告げられ運転通告券が発行されなかったことに抗議して運転通告券が発行されるまで発車を拒否すべきだったと後悔の弁を息子に残した上り列車の尾崎機関士は事故の怪我で１か月半の闘病ののち他界します。尾崎機関士は松阪発車後に次の停車駅は津と喚呼し岡村機関助士（いわゆる釜焚き）が復唱しています。上り列車に対し六軒で停車しろと誰も指示していません。運行指令所は現場をよく知らずに不十分な指示を与えたのです。この事故の鉄道員の殉職者はもう一名いて下り列車（重連）２機めの千種機関助士（注）。機関車が転倒した際にボイラーから燃えたぎる石炭の直撃を受けました。不幸中の幸いで六軒駅下りの安全側線は110mあり下り乗務員３名の命が守られました。“死人に口無し”となるところが彼らの命が守られたことによりこうして65年後に裁判の誤りを糺すことができるのです。

客車の止まり方が機関車と違うのは、重連の機関車の先頭車で、非常ブレーキを扱った際、２機めの機関車でブレーキ管の減圧がよく伝わらなくなる不具合が起こることがあります。これは戦前から知られたことで上越線の電気機関車では中継弁を設けて改善し、それ以外では補機は後ろから押す原則になっていました。戦時中にこの原則がうやむやになり六軒で被害を大きくしました。

当時35歳で六軒駅に勤務して２年の助役は具体的な交換方法に逡巡したようです。本当に18時21分だったのか疑念が残りますが、北隣の高茶屋駅に時刻の問い合わせがあったことは高茶

屋駅の駅長が証言しています。先に来た方を止めてあとから来る方を通過させればダイヤ回復が早くなりますが、実のところどっちが先に来るのか無線のないこの時代わかりっこありません。助役の最終決断が遅すぎて信号変換が下り列車到着するかいなかになった可能性が大きいのです。高茶屋駅長が言う事故１分前が正確な時刻なら、助役は自身の行動に対し偽証しているし、直前転換を裏付けることになりますがそれは判決に取り入られていません。

ウィキペディアなどインターネットで見る限り下り列車の遅れが上り列車に波及し名古屋駅で東海道本線と中央本線の接続に支障をきたす恐れから天王寺鉄道管理局の運転指令所が運転整理を発したとされていますが、これは事実ではありません。大森一史さんが復刻された時刻表を入手して調べたところ上り快速列車が15分程度の遅れで乗り換えが困難になる東海道本線と中央本線の長距離列車は存在しませんでした。わずかに亀山駅で湊町行につながらなくなるだけです。この運転整理は運転整理の訓練のための運転整理であり行う必然性のないものであったというのが大森さんの推論です。これでは「指導者原理」です。

「指導者原理」とは日本語に直訳するとそっけないのですがこれはナチスドイツ統治の根幹原理で、上位の指導者は下位の者に対し絶対の服従と忠誠を求めるが責任を負わず、下位の者のみが上位に対し責任を負うことです。そう書いてしまうと大昔からある上意下達とどこが違うのか定義からは判然としないのですが、ソルボンヌ大学教授のヨハン・シャプート氏が示した例によれば「日没までに丘Aを攻略せよ」と上位の司令官に命じられた下士官兵は自分の裁量で具体的な戦法を選択するのです。上位の指導者はあいまいな目標を与え下位の者が目標を逸脱しない限り手段を自ら編み出す。この一見分権的な統治でナチスは十数年間ドイツに君臨して多くの厄災をもたらしたのです。

事故直後に十河信二総裁が記者会見でまだ事故の原因がなにもわかっていないはずなのに機関士の信号見落としが原因らしいと語ります。今となっては何故このような不用意な発言をしたのかその真相は不明ですが、考えられることは国鉄本社の運転管理部門で何人かは一部の鉄道管理局で運転心得が順守されず運転整理の訓練のための運転整理が横行していたのを把握しており我が身に累が及ばないように総裁を誘導した疑いです。そういう誘導に乗った総裁はいくらその後に世界的な名声を得たところでそれによってごまかすことはできません。当時のマスメディアも問題です。総裁の発言は即時に機関士の逮捕につながりました。六軒駅関係４名（駅長は不在、助役と転轍手と信号係とあと雑用係とみられる１名）の逮捕は２週間以上あととなりました。大森さんは任意の取り調べ中に駅員同士の口裏合わせが行われたと推論しています。

日本国有鉄道あるいはJR各社といった閉ざされた共同体は「指導者原理」に貫かれており上の命令は絶対で、このような運転整理は危険ですからそれはやめて自然にダイヤ回復を待ちませんかと下の方から提言することは考えられません。このとき天王寺鉄道管理局長や国鉄総裁が刑事裁判で起訴されていたとしても有罪は難しいでしょう。この事故の場合、人を殺傷しようと思って部下に指示を出したとは考えられないので事故予見の立証も困難です。また最高指導者を有罪にしたところでそれで事件に幕がおろされ教訓が生かされない恐れがあります。人は臭いものにふたをしたがるものです。自分に悪気がなかったからとわざわいをわがことと捉えず軍人が悪かった政治家が悪い上司が悪いと言ってあやまちを繰り返すのです。

そこで組織罰の登場です。罰と言っても再発防止が最大の目的です。これは事件事故をもたらす組織の構造にメスをいれて、対処療法でなく、末永く誰もが安全に暮らせるように組織を更生させうるものです。個人に罪を問うても疑わしきは罰せずという原則により全員が灰色で無罪になるのが大組織が起こした事件事故で常です。個人は無罪でも事件事故の被害の大きさを考慮し組織全体で罪を負わせないと組織は悪いことを繰り返します。組織罰が六軒事故当時にあればその後の天王寺鉄道管理局管内で、1991年の信楽高原鉄道事故（信楽高原鉄道の列車と、乗り入れていたJR西日本の臨時列車の衝突事故）はなかったでしょう。

欧米諸国の中には刑法ではなく、行政による制裁で組織罰的な処分をおこなっている国もあるようですが、現在のわが国では期待できません。組織罰を刑法に明記させるのは刑法に新しい概念を注ぎ込むわけですから一朝一夕にはできませんが、事件事故を減らすためには組織罰は必要なのです。

交通事故（事件）や大気汚染、温暖化をより深刻にするなどクルマの問題が深刻になっている現在、それに代わるものとして公共交通機関を充実し、それをより安全なものにする必要があります。そのためにも組織罰による事故防止に取り組むことが重要であると言えるのではないでしょうか。多くの人による組織罰による乗り物の事故防止の議論を期待します。正攻法で粘り強く刑法改正を求めてゆくべきだと筆者は考えます。六軒事故の背景には「指導者原理」があるというのが筆者個人の見解です。

注：慰霊碑での表記は千草と大森氏の著書と相違している。
鬼太郎氏による六軒事故にまつわる腕木信号機については
http://jtqsw192.nobody.jp/FIG/300jnr/arm_sig.htm
組織罰については現代人文社から2021年春にブックレット『組織罰はなぜ必要か』が出ました。
ISBN978-4-87798-780-0 \1200E

2021年秋の現地探訪

信号が自動化した現在六軒での列車交換は常態になっている。しかし、列車の長さは２両か４両でしかなく事故列車の客車が下り９両、上り11両と隔絶している。事故の起きた六軒駅南の津屋城（つやじょう）踏切そばに慰霊碑が建つ。六軒駅の行き違いの有効長がかなり長いのがわかる。駅の事務所から転轍機まで歩いて4、5分かかる。

十河総裁はふるさとに胸像と記念館が建立されているが、乗り物の安全を追求する立場からして六軒事故の対策が不十分で、その後さらに三河島事故（1962年に常磐線三河島駅で発生した列車脱線多重衝突事故）や鶴見事故（1963年に東海道本線で発生した列車脱線多重衝突事故）を防げなかった罪が大きいと言わざるをえない。記念館入口に六軒駅のように腕木信号機が立っている。事故機のうち尾崎機関士が運転していたC57-110のみ車歴が若かったこともあり復旧工事がなされ参宮線で蒸気機関車が廃止になるまで活躍したのち和歌山県橋本市の運動公園に眠る。どういうわけか事故に遭ったことどころかいかなる説明板も存在しない。平和碑の添え物のようだ。

（大阪府大阪市在住）

投稿

国土交通省と「クルマ社会」

冨田悦哉

このたび、会の新ホームページを作成する作業の途中で、何度か「クルマ社会」という言葉でインターネット検索をしてみました（Google検索）。

「クルマ社会」はもちろん行政の正式用語ではありませんが、国土交通省のページでこの語により検索にかかる希少な例も見受けられました。

国土交通省と「クルマ社会」の関係がうかがわれて興味深いと思いましたので、ご紹介します。

●クルマ社会からの脱皮　（2000年10月19日）
https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha00/21koutu/tosin4_.htm#1

「自動車の利用には、不可避的な要素として環境問題、交通事故、道路交通混雑といった負の側面が伴う。」と明記されています。

これは「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」
https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha00/21koutu/mokuji_.htm
という運輸政策審議会答申の一部分にあたります。

パンフレットも発行されていて
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/sougoukoutu/panfu.html
たいいへん「前向き」な内容になっています。21世紀を迎えて、国土交通省も心機一転というところだったのでしょうか？

●自動車社会の将来像　（2006年作成の資料？）
https://www.mlit.go.jp/common/000997377.pdf

これは何かの審議会の資料と思われますが、内容は1990年頃検討された「自動車社会の将来像～『夢ロード21』における提案」というものを紹介しています。ちょっとSFチックな絵柄です。

●くるま社会のあり方 ～交通基本法とこれからの自動車交通　（2010年６月７日）
https://www.mlit.go.jp/common/000115925.pdf

これは国土交通省作成の文書ではなく、一般社団法人 日本自動車工業会のものです。しかし国土交通省の資料としてサイトに保持されています。

交通政策基本法（2013年12月４日施行）が成立するまでの議論の段階で、自動車の社会的な位置づけを再確認しようとしたのでしょう。

●国交省、自動車交通局を『自動車局』に再編（2011年7月1日）
http://www.tossnet.or.jp/tabid/93/Default.aspx?itemid=354&dispmid=452

これは国土交通省ではなく、一般社団法人東京都自動車整備振興会のサイトの記事です。

そこに「同省自動車局では『安全で、環境に優しく、便利で快適なクルマ社会を実現することを目指して様々な政策を実施していく』としている。」と記載されています。

当時の自動車局の挨拶文または報道発表に「クルマ社会」という語があったのでしょう。

●ヒトとクルマの共存をめざして（2012年１月31日）
https://www.mlit.go.jp/common/000204942.pdf

これはあるシンポジウムの実施記録で、講師となった国土交通省 自動車局の一室長の発言要旨が記載されています。「世界一安全なクルマ社会の実現を目指していく」と言っています。

●「自動車がつくる10年先の豊かな未来社会」とは　（2015年７月30日）
https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha01_hh_000052.html

長い名前で「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」の最終報告とのことです。

10年先ということですから、2025年（現時点からはあと３年）を自動車によって「豊かな未来社会」にしようという提言ですが。それは達成で

きるのでしょうか？

●2040年、道路の景色が変わる　～人々の幸せにつながる道路　（2020年６月18日）
https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf
　これは社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言です。
「クルマ社会」のような語は登場しませんが、国土交通省が未来の「社会」を語っています。
　SDGsを踏まえ、自動運転（AI）やドローンが活躍しています。

●安全な車社会のために
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t3/
　これは国土交通省自動車局が自動車の点検・整備を啓発しているページです。（2022年１月時点）
　国土交通省は一般に「クルマ社会」という語は使用しませんが、自動車局や自動車工業会は時に「車社会」という言い方をするようです。

　上記の各資料の内容詳細についてはここで論じませんが、ご興味を持たれたら一読されることをお勧めします。
　このように、「脱クルマ社会」で始まった国土交通省の21世紀でしたが、やっぱり「人とクルマは共存」ということになり、結局「幸せな未来社会は自動車で」に落ち着いているようです。通覧しますと、2000年の審議会答申というのは、国土交通省にとって特異な内容だったのかもしれません。

（東京都世田谷区在住）

投稿

警察庁の方針に異議あり
―自動運転社会の将来を見据えて―

榊原茂典

　昨年12月に「自動運転「レベル４」実現へ　警察庁、許可制度を創設」という記事が日経新聞に掲載された。これを承けて同紙本年１月８日の社説で「自動運転の制度は安全優先で」という意見が述べられている。ここで、自動運転レベル４とはどういう状態かというと、限定された地域、道路などの特定条件下でシステムが運転を行い、人間は運転に関与しない状態とされている。因みに最終レベル５はその限定がとれて、あらゆる条件下でシステムが運転を行う状態となる。現在実用化に至っているのはレベル３で、システムが運転を行うが、運転続行困難となった時にシステムの要求で人間が運転を交代することとしている。
　12月の自動運転記事の要点は、
1）走行予定地の都道府県公安委員会が移動サービスを提供する事業者の運行計画を審査し許可を与える。
2）事業者には遠隔監視の実施や監視主任者の配置を義務づける。
3）自動運転車が事故にあった際の負傷者の救護など人間の対応が必要なときに、速やかに車のもとにスタッフを派遣できる体制の構築を必須とする。
4）監視を担う人材に求める知識や資格条件、許可を更新制とするか等は今後詰める。
5）運行計画にある体制を怠るなど事業者側に違反行為があれば公安委員会が改善指示や許可の停止、取り消しといった行政処分を行えるようにする。処分に従わない場合には罰則も検討。
　であるが、こう見てみると、警察庁（公安委員会）は自動運転をきっかけに所掌範囲を広げて、新たな規制と許認可の仕組を構築しようとしていると見えてしまう。そもそも、警察が事業の内容や組織に口を挟むことは現行の制度と社会通念から見ればおかしいし、事業の実施体制を強制し監督することも馴染まない。非常に疑問を感じる。
　現在の道路交通の現場は問題だらけだ。道路

交通法の建付に問題が多いのだが、それはそれとして道路交通法を全く忘れてしまったか、覚えてはいるが無視して守らないドライバーばかりが横行し、取締りがなければ違反は野放しであり、非常に憂慮される危険な状態が常態化している。例えば、制限速度を守らない。速度制限を守っているようで、10キロオーバーは常識。黄色信号で止まらない。赤信号に変わっても通り抜ける。信号のない横断歩道で減速徐行もしないし、歩行者がいても止まらない。駐車禁止場所でも平気で駐車している。追い越し禁止でも追い越しをかける。通行禁止区域に平気で進入してくる、等々枚挙にいとまがない程である。

一方で筆者は自動運転車に大きな期待を持っている。それは何故か。自動運転になった時に期待できるのは自動運転車が愚直に道交法のルールを守ることである。つまり自動運転車が模範運転をすることである。自動運転で信号無視や横断歩道の停止問題は見事に解消すると思う。交通事故は激減し、渋滞も少なくなるであろう。

ところがここに大きな問題が起こってくる。自動運転車と従来の運転者のいる一般車の混在の問題である。違反が常態になっている世界に真っ当な運転をする自動運転車が混じるのだから極めて危険で混乱することが想定される。それ故に自動運転車の混在を前提に安全と円滑を目指した道路交通法の改正をするなら、まず自動運転車を如何に保護し安全に運行させるかという観点に立たねばならないはずである。例えば、自動運転車にはそれが分かる表示を義務づける。自動運転車には運行優先権を与え、進路変更、すれ違いなどでは一般車が進路を譲る。自動運転車を追い越すことの禁止。自動運転車への妨害行為、幻惑行為を厳罰とする。突然前触れなく停まるかも知れない自動運転車直後への割り込み禁止。駐車違反場所に駐車している場合、自動運転車が接近したときは直ちにその場を移動する等々、道交法を変更しなくてはならないことは山ほどある。また、工事などによる臨時の車線規制をした場合、それを自動運転車にどう知らせるかという問題も解決しなくてはならないし、自動運転車に分かりにくい標識の改良や方式の変更などもある。

さらに大きい問題として、歩行者、自転車と自動運転車間の安全確保の問題がある。歩行者が信号のない横断歩道を渡る意志があるかどうか、どうやってそれを自動運転車に知らせるか、といった問題は早くから検討しておかねばならない課題である。

今回の警察庁の改正案の下敷となっているのは警察庁が昨年３月に発表した「自動運転の実現に向けた調査研究報告書」だとおもうが、中味を見てみたところ、残念ながら自動運転車と一般車の混在、歩行者等との混在の問題点について有識者間で詳しい議論がなされたとは見えない。一方で緊急自動車と自動運転車の優先関係、警官による臨時の交通規制への自動運転車の対応方法はかなり詳しく議論されているように見える。言っては悪いが自分たちの業務に直結することだけ取り上げたのではないかとさえ思えてくる。

今回の研究は、過疎地の無人自動巡回バスなどを想定した自動運転移動サービスを対象として検討したとされ、今後の道交法の改正もその事業を想定したものと考えられる。上記研究報告書では一般車との混在も前提に入れていると記されている。それなのに、混在によって起きる数々の問題点が議論されず解決されないまま、対応は監視者の手に一任というのはおかしいし、まして監視者一人で何台もの自動運転車を監視できるものであろうか。

交通の安全と円滑を目指して自動運転の普及を図っていくというのが国の方針なら、レベル５運転がいつ実現するか分からないとはいえ、警察庁は上に述べたような、自動運転車、一般車混在における自動運転車の防護、自動運転車の判断が迷う道路環境条件の解消、歩行者自転車との間の安全確保などの観点から自動運転に向けた現行の道交法の問題点の掘り起こし、修正の検討に早急に着手すべきである。自動運転車を交通の現場に定着させるには極めて複雑で難しい課題が山積みしている。簡単に解決できない問題もあろう。ただそれは、人間が運転するという前提で問題をあいまいにし、現場の運用に任せてきたところがあるからに他ならない。自動運転となればそれらの一つ一つを検討し論理

的に厳密に解決していかねばならない。そうでなければ自動運転車は走行中に数々の矛盾に囲まれて身動きできなくなってしまうであろう。そしてあえて加えて言うならば、道交法の改定は現行道交法が定めている範囲に限って行うべきである。今回の方針のような事業運営にかかわるような規制は道交法の範疇とすべきではないと考える。今後の自動運転の将来を見据えた場合、事故発生時にだれが責任を負うのかといった道交法だけでは到底解決しない問題も多いと考えられるが、その場合、政府のプロジェクトとして省庁横断で、議論し法制化していくことも必要ではないだろうか。自動運転を包括した新しい法を作るのも一案である。今後の動きを注視したい。

（東京都杉並区在住）

新入会員からのメッセージ

匿名希望

交通に関して研鑽を積んでゆきたいと考えております。これからよろしくお願いします。

小島啓さん

横浜市在住50歳の男性です。トラックメーカーと乗用車メーカーで25年勤務し、主にエンジン等の燃費改善や排気低減に取り組んで来ましたが、クルマの根本的な非効率性や危険性に長年疑問を感じ、昨年退職しました。今は、アパート賃貸管理や修繕を細々やりつつ、社会に役立つ活動をしたいと思い、本会に入会させていただきました。クルマメーカーの内部事情や海外の道路事情等もある程度分かりますので、ご質問等があればお気軽にご連絡下さい。

＊21ページに投稿を掲載しています。

スイセン
（会員K・Tさんの絵）

《しんぶん赤旗連載記事》

昨年９月、「しんぶん赤旗」のくらし家庭欄に、交通安全の問題についての原稿を依頼され、執筆しました（会報106号38ページに転載紹介）。そのつながりで、本年２月に４回連載で当会に執筆の機会を設けていただきました。全体のタイトルは「クルマ社会と命と人権」です。世話人の足立礼子、杉田正明、榊原茂典、岡田百合香の４人で分担執筆しました。その記事を許可を得て転載紹介いたします。

しんぶん赤旗　2022年2月4日　くらし家庭欄

クルマ社会と命と人権

❶　足立　礼子

海外に学ぶ安全最優先

交通事故（事件）は減ったといわれますが、安全を実感している人はどれほどいるでしょうか。

日本では今も交通事故で年に４０００人以上の人が死亡し、３０００人以上の人が重傷を負っています。（最近5年間の平均。死者数は事故後30日以内の数）

交通事故は世界各国で起きている問題ですが、日本では、歩行者と自転車利用者（交通弱者）の被害が多いのが長年の課題です（図１）。近年は高齢の犠牲者が増えています。通学路の危険箇所は７万２０００カ所あるそうです。日本の道路は弱肉強食の世界です。

弱者優先の欧州

では、交通弱者の被害が少ない国と日本とでは、どのような点が異なるのでしょうか。

欧州の交通事情の研究情報によると、オランダやドイツなど欧州の国々では、半世紀も前から歩行者の安全を重視した道・街づくりを進めています。住宅地には車の進入や速度を抑制した、歩行者を優先し子どもが遊べるエリアを増やしています。（写真１）

人々の歩行者優先意識も浸透しており、信号のない横断歩道でも歩行者を見たら、ほとんどの車は止まるそうです。これは当然の順法義務ですが、日本では止まらない車が７割です。

「死者ゼロ」目標

交通事故死者が少ないことで知られるスウェーデンは、１９９７年から交通事故死者と重傷者を長期的にゼロにするビジョン・ゼロ政策を進めています。注目すべきは、「交通事故による命・健康の損失は許されない。交通の利便と人命をてんびんにかけてはならない」という決意です。

また、重大事故を徹底検証し、交通安全の責任は交通システム関係者にもあると、責任を明確にしている点です。人はミスを犯すということを前提に、事故を起こさせない道路構造や装置などの対策に力を注いでいます。運転者教育や交通違反の罰則も厳しいそうです。

ビジョン・ゼロの取り組みは今ではＥＵ全体に、また、オーストラリアなど世界各国に広がっています。ノルウェーでは２０１９年、16歳未満の交通事故死ゼロを達成しました。

すすむ速度抑制

近年、フランスのパリなど多くの国や都市で、市街地の一般道を時速30キロ以下に制限する動きが拡大中です。環境対策も含めて、車道や駐車場を削って人々が憩える空間を増やす街づくりも進んでいます（写真２）。路面電車や自転車を使いやすくし、車利用削減に取り組む街もたくさんあります。

日本も命第一に

欧州の国々と日本とでは人口密度も社会の諸事情も異なりますが、学びたい点があります。車の利便より命を第一に守るという、国の本気の責任意識と姿勢です。

日本には車が８０００万台近くありますが、道路の安全対策はその数に全く見合っていません。歩道は極めて少なく（図２）、人のすぐ脇を車が疾走しています。歩道設置が進まないなら、速度規制や走行規制を実施すべきです。速度違反が常態化している現状では厳しい対策が急務です。

信号つき横断歩道や歩車分離信号を増やすなどの物理的対策も必要です。歩行者の違法な道路横断が多いと聞きますが、横断歩道が少ないことも一因です。弱者の立場に立った対策が日本は遅れています。

運転免許資格基準の強化なども必須です。

こうした対策は歩行者だけでなく、車利用者の命を守るものでもあります。車は便利な道具ですが、最も大切にすべき命を守るにはどうしたらよいかを、日本も真剣に考える必要があります。

（クルマ社会を問い直す会共同代表）

（金曜掲載）

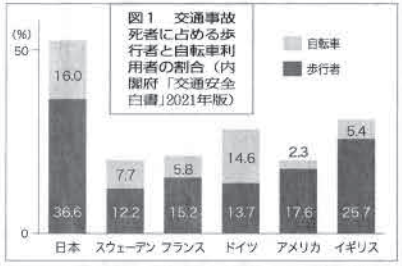


写真１　オランダの歩行者優先エリア、ボンエルフ。道幅を狭め、ハンプ（道路隆起）や杭（くい）などで車が速度を出せない工夫をしている

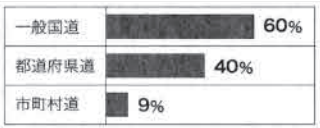


図２　日本の歩道の設置率（国土交通省「道路統計年表」2020）

写真２　車中心から人中心の街に変貌したドイツ・ライプチヒの市庁舎前広場（木村護郎クリストフさん提供）

クルマ社会を問い直す会
1995年発足の全国市民活動組織。交通事故（事件）による命・安全の侵害、環境破壊、公共交通衰退、移動の格差、法制度の不備などクルマ社会の課題を考え、人優先の社会を目指して活動中。会員数は約200。

しんぶん赤旗　2022年2月11日　くらし家庭欄

クルマ社会と命と人権

❷ 杉田　正明

運転できない人

世の中には車を運転できない人が大勢います。

まず普通自動車免許が取れるのは18歳からなので、17歳以下の人は運転できません。6歳～17歳の人口は、6歳以上人口の11％を占めます。（2019年。1人で移動できる年齢を6歳以上とみなしました）

次に、高齢になり運転能力が低下して運転できない人、運転を控える人がいます。6歳以上人口に占める80歳以上人口の割合は9％です。

このほか、体に障害を抱えて運転できない人がいます。身体障害者、知的障害者、精神障害者は文部科学省の資料によると全人口の7・4％を占めます（14～16年の諸データから）。障害者の中には運転できない人が多いと推測されます。

経済的に車を所有できない人、車は危険だからと運転を回避する人もいます。

19年における運転免許保有者数は8216万人で、運転免許を保有しない人は6歳以上人口（12043万人）の32％に相当します。

公共交通が便利な環境で暮らしているので免許を持っていないという人も、この32％の中には少なくないでしょう。しかしこれらの数字から、車を自分で運転できない人が2割から3割は存在すると推測されます。

公共交通は必須

通勤、通学、買い物や病院に行くなど、私たちは移動なしには生活できません。移動手段は徒歩や自転車で足りる場合もありますが、バス・路面電車・鉄道などの公共交通サービスを利用しないと成り立たない場合も多いでしょう。

バスは高齢者にとっても必需の交通手段になっている

公共交通サービスは私たちの生活に必須のものです。

現在、公共交通は基本的に、〝運営事業者による独立採算の下に成り立たせるべき〟という原則で事業化されています。しかし現実には、独立採算が困難で、政府・地方自治体の支援・補助で維持されているケースも少なくないのです。地方では、採算がとれずに廃線となる鉄道やバスが増え続け、移動に困る人が増えています。（図1）

私たちの会は〝公共交通を独立採算で維持するべきだ〟という考えに、明確に反対しています。

道路並み投資を

総務省の統計で、公共交通への国費の投入額と道路・街路への国費の投入額を比べてみました。（図2　公共交通は区分上、鉄道、軌道、地下鉄、自動車運送〈バス事業〉の項目を合算）

13～18年度の6年間で、公共交通への国費の投入額は1・26兆円（年平均0・21兆円）であるのに対し、道路・街路への投入額は16・24兆円（年平均2・71兆円）でした。公共交通への投入額は、道路・街路への投入額の1割以下、8％でした。

このデータは、道路・街路が優遇され、公共交通が極端に軽視されてきたことを示しています。どういう街づくりにするかでこの比率のあるべき水準は変わると思いますが、今後は公共交通への国費投入を大きく増やすべきでしょう。

下部負担は国で

公共の負担を増やしていくには、まずは国の負担の強化を図るのが不可欠です。

運輸事業では、車両などの運行（上の部分）を担う主体と、土地や施設の保有・整備・管理（下の部分）を担う主体とを分離して進める方式（「上下分離方式」といいます）が用いられる場合があります。

この場合、下の部分はもっぱら地方自治体が負担することが想定され、国の負担は想定されていないケースがほとんどと見受けられます。

しかし、公共交通という国民の生活基盤を確保するには、まず国が責任をもつべきだと思います。

（クルマ社会を問い直す会世話人）（金曜掲載）

公共交通は国が支えるもの

部分廃止となったJR西日本の可部線は、学生たちの足となっていた時代もあった

沿線風景で鉄道ファンに人気の高い千葉県の小湊鉄道も、鉄道事業は厳しいと聞く

図1　地方鉄道の路線延長の推移（国土交通省資料から）

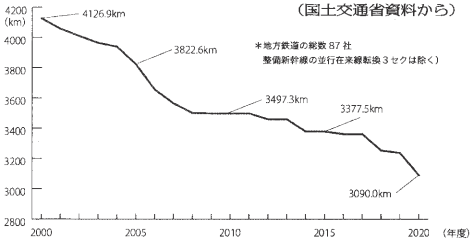
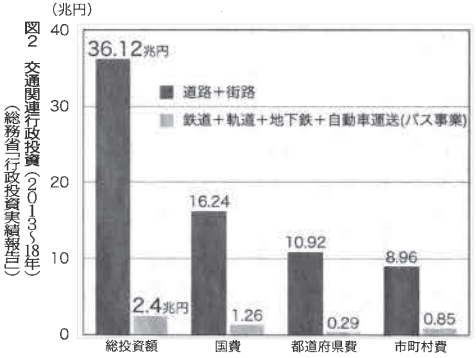


図2　交通関連行政投資（2013～18年）（総務省「行政投資実績報告」）



クルマ社会と命と人権

❸ 榊原　茂典

事故のリスク責任は誰に

2019年4月に池袋で起きた暴走事故（事件）。正しく横断歩道を渡っていた母子に、猛スピードで車が突っ込み、2人の命を奪ってしまいました。このような悲惨な事故は絶えず繰り返されています。

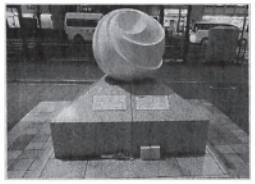
ドライバーの皆さんは、人身事故がどのくらい起きているかご存じでしょうか。自動車損害賠償責任保険の実績によれば、19年には約100万件超の支払いが発生しています。交通事故は身近なもので、もっと運転の危険性（リスク）を意識する必要があると思います。

運転者に責任が

車が発明されて以来、運転者以外への安全配慮は足りなかったのではないでしょうか。

車がすれ違うのも大変な狭い道を歩行者、自転車が共有する

その最たる例が、車には、誰もができる非常停止の方法がないことです。一般の機械には異常が生じたとき、誰でも停止できる仕掛けが施されています。しかし車にはその配慮がありません。



池袋の暴走事件現場には、市民の募金をもとに豊島区が交通事故根絶を願う慰霊碑を設置した

多数の車が行き交う幹線道路。運転者のうちの1人がミスをすれば大事故となる

池袋の事故の際、同乗者が車を止められる仕掛けがあれば、犠牲が出ずにすんだかもしれません。

車にはハンドル操作ひとつでどこでも走れるという自由があり、エンジンの性能が許す限り、とてつもなく速いスピードを出すことができます。

一方で、運転者の操作ミスがあれば進路を簡単に逸脱し、暴走もします。しかしそれを防ぐ装置がない車がほとんどです。

最近は、ペダルの踏み間違い事故が頻発しています。車はアクセル（加速）とブレーキ（減速）の踏み違いを起こしやすい構造なので、運転操作を誤った場合には極めて重大な暴走状態に陥る危険があるのです。操作ミスなどで事故を起こしたら、車の構造がそれを誘発したとしても、運転者は責任を問われることになります。

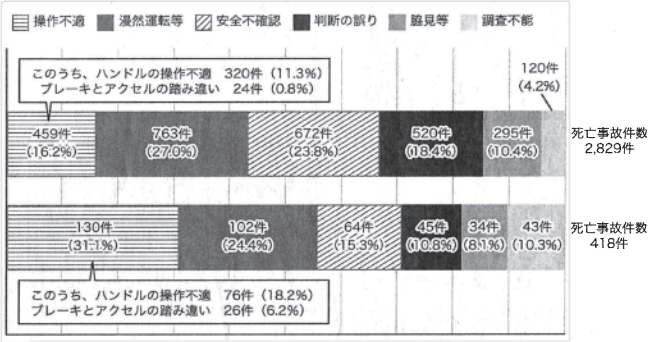


図　運転者（第1当事者）の人的要因別死亡事故件数（2017年）（警察庁「警察白書」2018年版）

運転者は完全か

道路は、歩行者と車が道路という平面を共有し、交差通行するというきわめて事故の起きやすい危険な場所です。

しかしこれまで道路の構造はあまり進化していません。運転者が健常で規則を守り、運転に集中し、正しく操作しているなら事故は起きないという大前提で、車は造られてきました。ところが事故原因の分析結果は、その大前提が成り立っていないことを示しています。（図）

自分は絶対によそ見はしない、交通違反や操作ミスもしない、と言い切れる運転者はいるでしょうか。何百万人、何千万人もの運転者が同時にハンドルを握り、運転しているという恐ろしい現実を考えれば、不完全な人間の能力と行動に頼らない安全対策が大事だと思います。

行政の責任とは

運転者の安全運転能力を保証するために、行政は運転者の適性を正しく判断して免許を与え、適性を維持させる必要があります。でも現在の免許制度で十分でしょうか。

疾病のありなし、視力視野などの身体チェックを行う間隔は適正でしょうか。正しい運転の仕方、法規の理解と遵守などは、一度免許を取ってしまえば再び確認されません。更新時のテストが必要です。

大事故を起こした運転者を交通の現場から排除するには、厳罰で臨むことも必要ですが、今の法制度で十分とは思えません。

精神論ですむか

車の発明は、人類に多くの利便性をもたらしましたが、一方で最も危険な発明の一つだったといえます。「車を安全に使わないのは運転者の責任」という都合のよい精神論で、行政とメーカーは逃げてきたのではないでしょうか。

さすがに最近では、安全意識の高まりから徐々に、安全機能が装備された車が売られるようになりましたが、まだまだ未装備の車は多いです。

これまでの膨大な死傷者数を考えれば、安全運転を怠る運転者だけでなく、安全対策に手をこまねいてきた行政とメーカーの責任は極めて重大だと思います。

（クルマ社会を問い直す会世話人）

（金曜掲載）

しんぶん赤旗　2022年2月25日　くらし家庭欄

クルマ社会と命と人権

❹ 岡田百合香

子どもと交通安全教育

最近、4歳の息子が名作映画「となりのトトロ」にはまっています。

なかでも、4歳の少女メイが庭で小さなトトロを見つけ、夢中になって追いかけるシーンが大のお気に入り。幼い子どもが好奇心に目を輝かせ、新たな出会いを求めて突き進む、とてもほほ笑ましい場面です。

ひるがえって現在、私の住む町で、息子がトトロを見つけ夢中で追いかけたらどうなるでしょうか。

数分もしないうちに車にひかれ、「飛び出す子どもが悪い」「目を離した親が悪い」と非難されあげく、「よくある出来事」として忘れ去られてしまうでしょう。

死亡原因第一位

人口動態調査（2015～19年）によると、1歳～14歳の子どもの不慮の事故による死亡原因の第1位は交通事故です。2歳～9歳では、同死因の約半数を交通事故が占めています。（図1）

最近でも、毎年約100人の子どもの命が交通事故（事件）で失われています。つまり約3日に1人、子どもが車によって命を絶たれているのです。

「自衛教育」頼み

子どもを交通事故から守るために、日本の学校や自治体、警察、家庭で主として行われる対策は、子どもへの「自衛教育」です。

横断歩道を渡る際には「右みて左みて、もう一度右をみてから、手を挙げて渡る」「運転手とアイコンタクトを試みる」といった指導から、「車が止まってくれたらお辞儀をする」ことを推奨するものもあります。

しかし、横断歩道において歩行者を優先させるのは、道路交通法38条に定められた義務です。これは「マナー」ではなく「ルール」なのです。

子どもに対して、「車が止まらない前提」で、身を守ることやお礼を求めるのは、本来おかしなことです。

安全教育の限界

そもそも、子ども（特に幼児、低学年の学童）への交通安全教育は、事故防止に効果があるのでしょうか。

スウェーデンの児童心理学者スティナ・サンデルスは、1977年に出版された著書『交通のなかのこども』において、子どもへの交通安全教育に関する研究・検討を記しています。

その研究の結論として、「低年齢の子どもには、交通事故を避けるために必要な認知能力はない」「子どもを交通安全教育により交通状況に合わせようとさせるのではなく、子どもが交通事故に遭わずにすむ交通環境をつくるしか道はない」と断言しています。

図2に示すように、子どもは身長、視野などの身体特徴や思考力・判断力において、おとなとは大きく異なります。子どもは「小さなおとな」ではないのです。スウェーデンでは、この提言に沿って交通環境を変化させ、子どもや歩行者が犠牲となる交通事故を大幅に減らしています。

道路構造改革を

子どもの特性を考慮せず、おとなの都合でつくり上げた道路やルールに子どもを無理に適応させようとするのは、おとなの傲慢です。

必要なのは「急に道路に飛び出させない」ことではなく、飛び出したとしても人生を失うような悲惨な結果にならないような道路環境づくりです。そのためには、安全な歩道の確保、自動車侵入制限や速度制限、歩車分離信号といった構造の変更、また、おとなの交通ルール遵守が必要不可欠です。

子どもたちにとって、外の世界は魅力であふれています。木の実や草花、面白い形の石や虫たち。そうしたものに夢中になることを許さず、常に車の危険に注意を向けることを強要する社会は、子どもたちにとって幸せといえるでしょうか。

親が子どもから少々目を離し、彼らを好奇心のままに振る舞わせたとしても、安全な空間であること。それは「子どもを大切にする国」「子育てしやすい町」に必須の条件です。

（クルマ社会を問い直す会世話人・医師）

（おわり）

スウェーデンの首都ストックホルム最大の幹線道路にも速度を抑制するハンプ（隆起。写真はその標識）を設けている

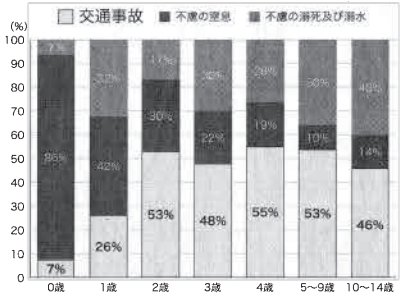


図1　年齢別不慮の事故の死因上位3位の割合
（消費者庁「子どもの不慮の事故の発生傾向」）

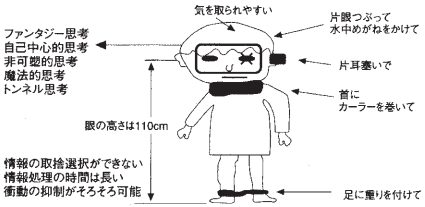


図2　6歳児はこうして道を歩いている
（心理学者ピアジェの認知発達理論による「前操作期」）（『岩波ブックレット No.470　クルマ社会と子どもたち』）

「子どもが遊んでいる。速度落とせ」の標識。子どもに道で遊ぶのを禁じるのではなく、遊ぶことを前提として車に速度抑制・注意喚起をしている点が重要（写真2枚ともスウェーデン在住の吉澤貴子さん提供）

住宅街の道路で遊ぶ子ども。道路は子どもにとって危険な場所ではなく、のびのびと過ごせる場所であるべきだ（Credits:Emelie Asplund/imagebank.sweden.se）

会関連の雑誌記事

『世界』2022年２月号（岩波書店）

特集１「クルマの社会的費用」の中で、会員の今井博之さんが「路上を子どもたちに返す」という原稿を６ページにわたり執筆されています。

書籍の紹介

『星になった啓至』

高木博子　著
ムゲンブック
デザインエッグ社
（Amazon）
2021年６月刊
Ｂ６版110ページ
1474円＋税
ISBN-10 4815027056
ISBN-13 978-4815027056

2018年に、息子の啓至を、一方的な交通事故で、亡くしました。私たち遺族が経験した事と、交通事故ゼロを目指して、思いを込めて、日記を基に書きました。

クルマ社会を問い直すべく、訴えかけています。

著者について：

息子の亡き後は、道路標識設置を働きかけたり、交通安全の幕を掲げるなどをして、交通事故をなくす活動を、個人的にしています。

（高木博子〈福岡県福岡市在住〉：会員家族）

お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等基本情報のほかは、書評原稿の有無は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。

共同代表より

青木 勝

昨年度の総会、講演会は東京の会場で開催するとともに、オンライン(Zoom)でも参加できることにいたしました。これにより全国各地の多くの会員の皆さまにご参加いただけました。総会は当会の活動や皆さまのご意見を話し合うことができる場です。

今年も多くの方の参加を願っています。

また、総会等で分からないことがあれば、メールやハガキにてお問合せください。

折り返し、お返事いたします。

それでは、みなさまと当日お会いできることを楽しみにしています。

足立礼子

今に始まったことではありませんが、無謀運転や不注意運転による殺傷事件があとを絶ちません。1月24日には神奈川県川崎市で、助手席に乗せたインコに気をとられたドライバーが、運転を誤って反対車線を越えて歩道に突っ込み、3歳の男の子と30代の女性の命を奪い、男の子の母親に重傷を負わせる事件がありました。自動車は一瞬目を離せば暴走する物体だということ、それを扱うことの責任の重さを、どれくらいのドライバーが認識して運転しているのでしょうか。

また、クルマのメーカーや、運転資格を認可する国の機関は、一瞬のミスが取り返しのつかない危険をもたらすということを、どれくらい認識しているでしょうか。

飛行機や電車の事故はめったに起きませんが、起きれば即、原因検証と再発防止策が徹底的に検討されます。かつてエレベーターの誤作動で高校生が挟まれて亡くなる事件がありましたが、以来エレベーターの保守点検は一段と強化されています。一瞬のミスが人命にかかわる機器、道具については、それが当然の対策です。

それに比べて、クルマはあまりに危険が野放し状態です。安全のための装置が開発されても、価格＝売れ行きに影響するからか、装着義務化は進みません。

また、一触即発の危険性をはらんだ道具を、だれもが往来する道路で操縦しようとする人間には、高度な操作能力と注意力、自制力、責任感が求められるべきです。しかし、運転免許を与える国は、それを審査できているとはいいがたい。審査もずさんなら、定期的チェック体制すら設けていないのが現状です。これでは、同じような事件が繰り返され続けるのも道理です。

こうした事件が起こるたびに、暴走の危険のある物体を公道に何台でも走らせてよいという許可を与えているうえに、ずさんな運転者にハンドルを握らせてそのチェックすら怠っている国の責任も同時に問うべきだと、思わずにはいられません。

事務局より

平間健嗣

1月15日にZoomを利用した第３回会員オンラインミーティングが開催されました。３回目となり、世話人会としてもオンライン会議の運営に慣れて来たと思います。慣れてきたところで、さらに実り多いミーティングにできるよう改善や工夫を続けていきたいと思います。

前号の会報発行以降も悲惨な交通事犯は相次ぎ、一部の人々は報道を通して関心を持っている様子もあります。しかし依然としてクルマ社会の本質に疑問を持つ人は少なく、違法行為が蔓延したクルマ優先社会が無批判に容認されていると感じます。そして、注目される事件の他に特に大きく報道はされない無数の交通事犯が繰り返されています。

社会的に影響の大きい出来事があった際に声明を発表したり要望書を出すなどの行動を起こすのも重要な一方、日常的に情報を発信し続けて、公共交通は切り捨てられ命や人権が軽視され違法行為が蔓延するクルマ優先社会の異常さを人々に伝え続けることの重要さを日々感じています。

会報、冊子、ウェブサイト、複数のブログ、SNSといった当会の各種の情報発信手段をより効果的に利用し、情報発信の量と質の向上に努めたいと思います。

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（48号～106号、47号以前は印刷版がありません）**―（送料のみご負担ください。ただし会の広報や学習用の場合は送料も無料です）。

●**冊子『交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策〈ビジョン・ゼロ〉のその後―「クルマ社会と子どもたち」（そのⅢ）―』（今井博之著、2020年）**
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、2010年）
冊子『脱クルマ、その課題の広がり』（杉田正明著、2008年）」
冊子『交通鎮静化の海外の取り組み―クルマ社会と子どもたち（その後）―』（今井博之著、2004年）
リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』（長谷智喜著、2011年）
リーフレット『クルマ社会と子どもアンケート』（2004年）、『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。
―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104号に同封の名簿参照）まで。

会計より　青木 勝

2022年度会費の振込みをお願いします。
封筒のラベルシールに会費の振込年度を表記しています。
当会運営のため、複数口の会費や寄付をお願いします。
設立27年目を迎えた当会を支えてください。

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。

封筒のラベルシールに「2021年度会費払込済」「2022年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2021年度、2022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。

2021年４月１日から2022年１月19日までの会費・寄付払込者は156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。

みなさまには2022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104号に同封の名簿参照）までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡係の制度について

●**地方支部**…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）。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。

問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内　管理人　安彦守人（あびこ もりと）

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加によるメーリングリスト（以下ＭＬと称す）があります。会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2022年１月31日現在で参加者は77人です。

参加希望者は、管理人安彦 postmaster@kuruma-toinaosu.org までメールを下さい。（非会員は参加できません。）

既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。投稿の形でのお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえＭＬから削除させていただきます。

また新規参加の方において、配信不着の事象がありました。当ＭＬ管理者へのエラーメッセージが来なかったため把握出来なかったもので、これはパソコンやスマホ、タブレットなどの初期設定におけるフィルタ（受信選別）に起因するものでした。またプロバイダのセキュリティも日々アップデートされております。皆様も機種変更の際に配信のＭＬメールが届いていないなど疑問の場合も上述の管理人メールまでご一報下さい。助言できる場合もございます。

お一人につき２つまでのアドレス登録も出来ます。受信・送信の両方もしくは片方のみと言う設定もできます。パソコンとモバイル機器類で使い分けたい方は遠慮なくお申し付けください。

ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせ、クルマ社会の問題を分かりやすく解説するため、以下のツールを活用しています。

◎Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」@toinaosu（2014.4.27開設）
会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎Twitter「クルマ社会を問い直す会」@kuruma66311273（2016.6.8開設）
会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎ブログ「クルマ社会を問い直すブログ」https://kuruma-toinaosu.org/blog/（2021.8.27開設）
会からの提言等を掲載していきたいと考えています。

◎ブログ「脱クルマフォーラム」http://toinaosu.seesaa.net/（2014.5.3開設）
クルマという不完全な機器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ていこうと考えています。

◎ブログ「歩行者の道」http://hokousya.seesaa.net/（2015.8.9開設）
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。

◎Youtubeチャンネル「人にやさしい道＆交通」（2021.8.20開設）
会からの提言等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（脱クルマフォーラム、歩行者の道）やFacebookページに一緒に投稿してください。会の提言等を「シェア」「いいね」したり、ブログ記事等を引用したりと、ご活用くださるようお願いします。

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、世話人の安彦守人 cbb27337@nifty.comまでお問い合わせください（非会員は登録できません）。

▶▶▶「クルマ社会を問い直すブログ」情報 ◀◀◀

◎2021年12月～2022年２月の期間に以下の記事を公開しました。

自動車がもたらす環境破壊　電気自動車に替えても気候変動問題は解決しない

https://kuruma-toinaosu.org/blog/cars-environmental-destruction/

作成者　林 裕之

内容の要約　従来の自動車は環境負荷が高いが、電気自動車は環境負荷が低く、電気自動車に乗り換えれば気候変動が解決するかのようなイメージが一部で持たれています。しかし製造から廃棄、発電などを含めた全体を見ると電気自動車の環境負荷も極めて高く、気候変動の解決策にもなりません。持続可能な開発目標（SDGs）の一つである「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」ことを達成するには、自動車の生産・保有・使用を必要最低限にとどめ、自動車に過度に依存しない社会を構築することが必要です。

「歩行者の手上げ横断指導」で歩行者は逆に危険に。ドライバーの順法教育が最優先

https://kuruma-toinaosu.org/blog/teage-oudan-shidou/

作成者　クルマ社会を問い直す会

内容の要約　2021年４月「交通の方法に関する教則」および「交通安全教育指針」に、信号機がない場所での横断について「手を上げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝える」という指導が盛り込まれました。しかし、「歩行者の手上げ横断指導」はドライバーの法律違反を助長し、歩行者を逆に危険にさらすおそれが大きく、ドライバーの順法教育の徹底こそ最優先課題でしょう。

案内板

2022年度 クルマ社会を問い直す会　総会・講演会のお知らせ

Zoomでも参加可能。講演会は非会員も参加できます。

クルマ社会を問い直す会は第28回、2022年度総会・講演会を開催いたします。
今年も会場で開催するとともにオンライン（Zoom）で全国から参加いただけます。
総会では、2021年度の活動報告・決算、2022年度の活動計画・予算・世話人選任等を議事とします。会員の皆さまにはふるってご参加をお願いいたします。なお総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願いいたします。

《日程》2022年4月16日（土）

［総会］
13:00〜15:00

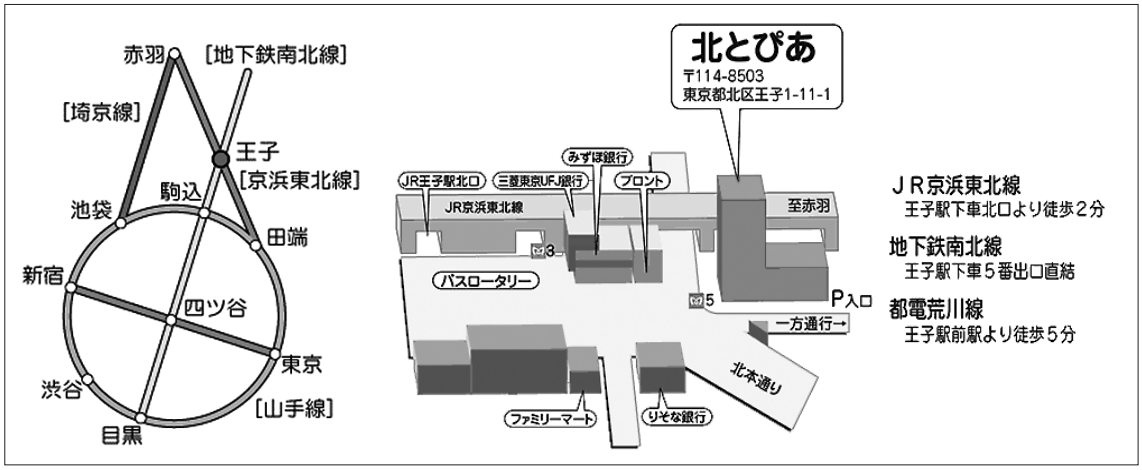
［講演会］
15:20〜17:20
「移動と地域公共交通を考える ―コロナ禍と日仏比較から」

・コロナ禍がもたらした移動・交通の変化
・公共交通の意義・法律・財政
・公共交通の地域格差
・クルマ利用の転換誘導策

講師：西村　茂 氏（金沢大学名誉教授）
【講師紹介】1953年生まれ。名古屋大学卒。金沢大学法学部助教授・教授を経て現職。自治体問題研究所理事。フランスの地方自治を中心に研究し、近年は日本と海外の地域公共交通の状況調査などもされています。著書に『長寿社会の地域公共交通―移動をうながす実例と法制度』（2020年）、『住民がつくる地域自治組織・コミュニティ』（2011年）、『平成合併を検証する』（2015年）など。

■参加費：**無料**
■講演会は、講師が金沢市からZoomにて講演されます。会場（北（ほく）とぴあ）でも視聴できます。

《会場》（総会・講演会）
東京都北区**「北（ほく）とぴあ」901会議室**（東京都北区王子1-11-1）　http://www.hokutopia.jp/access/



《オンライン(Zoom)参加方法》

会員：総会、講演会／会員以外：講演会

参加希望者は４月８日までにハガキもしくは共同代表・青木勝にE-mailにて、総会(会員のみ)、講演会のいずれに参加したいかを明記して、氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申込みください。後日、ご案内メールをお送りします。

※なお、オンライン(Zoom)操作に不慣れな方のために事前練習会を予定しています。Zoom練習会参加希望と明記してお申込みください。後日ご連絡します。

★新型コロナウイルスの影響で、会場が変更・閉鎖になる場合もあります。会場に参加予定の方は、事前に青木まで連絡先を必ずお知らせください。または、前日に会のホームページなどでご確認いただくか、青木までお問い合わせください。

★問合せ先・参加申込み

共同代表 青木 勝まで

電話：090－8650－7263

E-mail: osakahorai551@yahoo.co.jp

公式ホームページ移転、リニューアルのご案内

当会の公式ホームページについて、ネット検索での上位表示のための最適化を施すなどの改善でより情報の発信力を高めるため、2022年１月28日に移転、リニューアルをしました。

会員のみなさまの活動の拠点として、またこれまでの会活動の資料館として、お役に立つよう運営していきたいと思います、よろしくお願いいたします。

これまでの公式ホームページは元世話人の清水真哉さんが私財をもって運営に当たってくださいました。この場をお借りして、長らくのご尽力に厚く感謝を申し上げます。

現在の当会のホームページとブログ等は以下のようになっています。

旧公式ホームページ(http://toinaosu.org/)
→新公式ホームページへ移転(https://kuruma-toinaosu.org/)

ブログ版「クルマ社会を問い直す会」(http://krm-tns.seesaa.net/)**→閉鎖**
(アクセスすると自動で公式ホームページへジャンプします。１年ほど経過した後に閉鎖予定です。)

※以下は変更ありません。
有志ブログ「脱クルマフォーラム」(http://toinaosu.seesaa.net/)
有志ブログ「歩行者の道」(http://hokousya.seesaa.net/)
クルマ社会を問い直すブログ(https://kuruma-toinaosu.org/blog/)

新公式ホームページの変更点など

現時点で、新公式ホームページの内容は基本的に旧公式ホームページの内容と同じです。

外観はそれほど大きな違いはありませんが、内部は検索エンジン対策が施されており、検索サイトの検索結果でより上位に表示されることが期待できます。

レスポンシブWebデザインになっており、どのような画面サイズの機器で表示しても自動的に見やすい文字サイズ・レイアウトに変化します。そのため、パソコン、スマホ、タブレットのいずれで表示してもストレスなく閲覧できます。昨今はホームページをパソコンで閲覧する人よりもスマホで閲覧する人の数が上回っていますので、閲覧者が増えることを期待できます。

内部は動的なホームページになっており、コンテンツが自動的に日時やカテゴリー等で整理されます。そのため管理が容易であり、ウェブで発信したい情報はあるものの作業が追い付かずに発信できないというようなことなく、より多くの情報を発信できます。

ホームページ等でリンクされたり、SNS等でシェアされたりしたときに見やすい表示になる設定を施しています。そのため、外部のホームページ等でリンクされたときは記事タイトルや記事の抜粋が適切に表示され、SNS等でシェアされたときには画像付きのカード状のリンクとして表示されるので、よりクリックされやすくなることが期待できます。

案内板

44・45ページに掲載しています。

今回は**「2022年度クルマ社会を問い直す会総会・講演会」（4月16日(土)）**のお知らせと、**「公式ホームページ移転、リニューアルのご案内」**の２つです。

▪「クルマ社会を問い直す」108号原稿募集のご案内▪

【会報108号投稿テーマ設定のお知らせ】

107号より会報に投稿テーマを設定しています。次号（108号）は２つのテーマで投稿を募集いたします。

１「**安全な通学路**」…通学路の安全確保に力を入れている自治体や地域の取り組み、指導員配置などのソフト面や道路の構造改良などハード面の対策など。逆に安全とは言えない状況の紹介も。

２「**当地の公共交通事情**」…コロナ禍で公共交通を取り巻く状況が厳しさを増しています。皆様の居住地やご存知の地域の公共交通の状況をご紹介ください。このテーマは次号でも募集予定です。

※その他の投稿もお待ちしています。いずれの投稿も投稿規定に記載の通り、「１つの号につき一人１点まで（会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介(書評)は除く）とします。

●次号発行予定：**2022年６月下旬**

●原稿締切り：**2022年４月30日（締切り厳守でお願いします）**

●送付先：**足立礼子**（会報104号に同封の名簿参照）
reiada@if-n.ne.jp

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

【投稿規定（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（会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介（書評）は除外）。

・字数はおよそ10,000字以内（写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして６ページ程度）。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。原稿について質問する場合があるので、連絡が取りやすい手段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郵送でお送りください。

・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。

・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。

・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供図像・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。

・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。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ご承知おきください。

・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