

# 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：足立礼子、林 裕之  
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

# 109

2022年9月30日発行  
(年4回発行)

会創立1995年



横断歩道前で減速すると、クラクションを鳴らされたり煽られたりすることが度々ありました。なぜスピードを落とすか理解できず、「嫌がらせ」「無意味なブレーキ」と感じるのでしょうか。ステッカー「横断歩道で止まります。」を自衛と啓発のために貼っていますが、必要なくなる日が早く来てほしいものです。  
(写真と文/岡田百合香さん)

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

## 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



会のHP

## 目次

- 会の活動
  - 参議院選挙に際し「交通政策についての公開質問」を実施しました(世話人会)…………… 2
  - 自動車技術会フォーラム「自動運転とヒューマンエラー」に登壇しました(佐藤清志)…………… 8
  - 「高尾・浅川地域のまちづくりを考える会」の学習交流会に参加(足立礼子)…………… 10
  - 川村雅則さん講演「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」の概要報告と参加者の感想(平間健嗣)… 11
- 運転労働者に関するノート「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」講演報告(川村雅則)…………… 17
- 会員の活動
  - 中日新聞記事への抗議からビジョンゼロ冊子送付に至る顛末記(上田晋一)…………… 27
- 投稿
  - 【地域鉄道存続問題について】**
  - 存続の危機に立たされる地域の鉄道～鉄道と道路のダブルスタンダードを問い直す～(井坂洋士)… 30
  - 鉄道ローカル線問題・北海道新幹線並行在来線と大糸線の事例(安彦守人)…………… 35
  - 公共交通—公共交通を利用しやすい都市へ再編を—(杉田正明)…………… 37
  - 重大事故が起こる一因は、片方優先ルールにある(小島 啓)…………… 38
  - クルマ社会という戦場のなかのわたしたち(三田直水)…………… 42
  - 池袋暴走事故から3年(木村孝子)…………… 43
- 書籍の紹介
  - 『自動車の社会的費用・再考』(上岡直見 著)・『子どもがおつかいに行ける社会』(神田 厚 著)…………… 44
- 新聞記事
  - しんぶん赤旗(川村雅則さん講演の紹介)…………… 46
- 案内板ほか
  - オンライン学習会&ミーティング(ドイツの町と交通事情について)のお知らせ…………… 50
  - 共同代表・事務局・会計より…47/会のブログ、SNSの案内…49/原稿募集案内…50

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

## 参議院選挙に際し 「交通政策についての公開質問」を実施しました

世話人会(事務局・平間健嗣)

2022年7月10日の参議院選挙に際して、当会の希望する政策を政党へ伝えることも兼ねて主な政党へ「交通政策についての公開質問」を実施しました。

世話人会で、昨年まとめた政策要望一覧から7項目ほどを選び、それらの政策について「賛成」の場合は○、「検討したい」場合は△、「反対」の場合は×を記入し、理由を記述するという形で質問を送りました。

質問状送付先は以下の通りです。

- ・公明党
- ・国民民主党
- ・社会民主党
- ・自由民主党
- ・日本維新の会
- ・日本共産党

・立憲民主党

・れいわ新選組

公明党、日本共産党から回答がありました。

国民民主党、社会民主党、自由民主党、日本維新の会、立憲民主党、れいわ新選組からは回答がありませんでした。

回答を得られた政党は2党のみで、過去の選挙の際に実施した公開質問と比較しても極めて少ない結果でした。

回答は広く市民に伝えて投票の参考にしてもらうため、届き次第すぐに会の公式ホームページで公開しました。

### 送付状

2022年6月12日

各党政策担当責任者殿

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木 勝 足立礼子

### 交通政策についての質問状への回答のお願い

私どもは1995年に発足した市民団体で、クルマ社会がもたらす諸問題・各種弊害についてその改善を求めて活動してきております。

これまで、衆議院および参議院の選挙に際しましては、各政党に交通政策についての考え方を公開質問という形でおたずねして参りました。

今回参議院選挙が行われるのに際しまして、各政党の考え方をおたずねいたします。

今回は私どもの会が強い関心を持っている領域について、私どもが望む政策を7項目挙げましたので、それらに賛同か否かをご回答くださいますようお願い申し上げます。

お忙しい中、大変恐縮ですが、ご回答頂きますようお願い申し上げます。

尚、勝手ながら、選挙前に各政党の回答を一般に公表したいと思っておりますので、6月27日までに下記の宛先まで、同封した返信用封筒にて投函、またはEメールで返信して頂きますようお願い申し上げます。

## 【回答結果】

質問内容と回答結果は以下のとおりです(文は原文のまま)。

※国民民主党、社会民主党、自由民主党、日本維新の会、立憲民主党、れいわ新選組、は回答なし。

「賛成」の場合は○、「検討したい」場合は△、「反対」の場合は×

公明：公明党 共産：日本共産党

### 【1】歩車分離式信号増設(道路における歩行者安全対策1)

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
歩行者・自転車が利用する交差点に信号機を設置する場合は、歩車分離式信号(歩行者横断中は車の右折・左折をさせない完全分離式)を設置する。現行交差点においても、右左折車が多い・大型車が多い・見通しが悪い等の交差点から優先して全部の切り替え設置を急ぐ。  ※補足 現在設置率約5%。警察庁試験運用結果では、歩車分離式信号化により対歩行者事故は7割、車同士の事故は3割減り、渋滞も改善する。	△	○

(理由)

**公明:**歩車分離式信号機については、地域の実情や個別の道路交通状況、地域住民のご意見等を踏まえ、適切な箇所に設置することになっていると承知しています。そのうえで、右左折車が多い・大型車が多い・見通しが悪い等の交差点から優先して全部の切り替え設置を行うことについては、様々な地域の実情なども踏まえ検討し適切な対応を図るべきと考えます。

**共産:**自動車の右折・左折時の巻き込みは、とても危険であり、歩車の完全分離が望ましいと考えます。

### 【2】一般道路の速度抑制強化(道路における歩行者安全対策2)

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
道路交通法施行令に定める自動車の最高速度を時速30kmとする(制限速度標識がない一般道路の最高速度は時速30kmとなる)。道路によって時速30km超を許可する場合は、制限速度標識によって最高速度を標示する。  ※補足 いわゆる法定最高速度を時速30kmとするのは、自動車が歩行者・自転車と衝突した際、時速30kmを超すと歩行者等の致死率が大きく上がることによる。	△	△

(理由)

**公明:**道路交通法は、交通の安全と円滑を図ることを目的としており、最高速度についても両方の観点を踏まえて定められていると承知しています。なお、速度規制は、個別具体の道路交通状況や地域住民のご意見等も踏まえて行われており、最高速度を一律に時速30kmとすることについては、交通の円滑の観点も考慮する必要があると、慎重な検討が必要であると考えます。

**共産:**住宅地や都市の中心部、見通しの悪い道路など、基本的に自動車の進入を認めないかまたは速度制限を強めるべきと思います。ただ、地方の道路で、都市間の距離が長いところなどに30km制限を課すのは、議論が必要と思います。

### 【3】生活エリア等の歩行者優先対策(道路における歩行者安全対策3)

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
学童が通学する道路をはじめとする住宅街の道路、保育・教育・公共施設等の周辺道路は、とくに歩行者最優先とし、車は「徐行」を原則とする。車の進入と速度を抑制するハンプ、シケイン、ボラードなどの速度抑制設備を設け、速度違反取り締まりを実施して監視する。	△	○

(理由)

**公明:**生活道路における交通安全対策については、これまで「ゾーン30」の整備が図られてきましたが、昨年8月からは最高速度時速30kmの区域規制と、ハンプやボラードなど物理的デバイスを、地域の実情に応じて適切に組み合わせる「ゾーン30プラス」を推進し、道路管理者と緊密に連携しながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備を進めていきたいと考えます。

道路交通法では、横断歩道等における歩行者等の優先や歩行者の側方通過時における車両の徐行義務等が定められていると承知しており、地域の道路交通状況や地域住民や保育・教育・公共施設等の関係者の方々のご意見等を踏まえて、歩行者目線に立った交通安全対策を進めたいと考えます。

**共産:**通学路、保育園・教育・高齢者施設・公共移設の周辺道路は、悲劇を繰り返すことのないように、とくに慎重な運転が必要です。通り抜け道路にされることのないよう、進入阻止・速度抑制の設備を利用することが大事です。

### 【4】自動車の事故防止・安全装置の義務化

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
<p>すべての自動車に以下のすべての装備を義務付ける。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・制限速度遵守装置</li> <li>・アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置</li> <li>・免許証ICカードがないとエンジンがかからない装置(無免許運転を防止する装置)</li> <li>・アルコールインターロック(飲酒運転を防止する装置)</li> </ul> <p>※補足 制限速度遵守装置として自動速度制御装置(ISA、Intelligent Speed Assistance)が実用化されている。ISAは自動車が制限速度を認識し自動的に速度を制御できるシステム。自動車が制限速度を認識する方法にはカメラ等で速度標識を読み取るもの、カーナビシステム等の地図情報から走行中の道路の制限速度を取得するもの、路車間通信等で制限速度を取得するものなどがある。EUとイギリス、スイス、ノルウェーでは2022年7月からすべての新車(新発売車)で、また2024年7月からはすべての新規登録車でISA装着を義務化する予定。</p>	△	○

(理由)

**公明:**制限速度遵守装置については、令和元年に策定された自動速度制御装置(ISA)のガイドラインに基づき、実用化に向けた検討を現在行っています。

アクセルブレーキ踏み間違い防止装置は、令和2年にペダル踏み間違い急加速抑制装置の性能認定制度が創設されました。また、高齢者のペダル踏み間違いに係る事故のメカニズム解明のための調査を実施しています。

アルコールインターロックについては、先進安全自動車(ASV)導入支援の対象となりました。自動車運送事業者に対し導入時に補助を行うもので、今年度予算にて拡充を図りました。

これらの装置の義務化については、実用化に向けた調査や装置の開発などを行いつつ、検討してまいります。

**共産**：アクセル・ブレーキ踏み違い防止装置などは、免許書き換え時の講習でも紹介されており、普及を図るべきです。ISAの装着が義務化されれば、スピード違反が事実上なくなり、“あおり運転”もできなくなるなど、スピードの出し過ぎに起因する事故を減らすのに有効です。EUとその周辺国で導入する以上、新たなスタンダードとして日本でも義務化すべきです。

## 【5】公共交通保障計画策定と国・自治体の財政支出の明確化(国民の安全と移動の権利を守る)

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
自治体は住民に対する最低限の生活保障としての「公共交通保障計画」を、都市計画や集落計画と整合させて策定する。公共交通の整備・運営は企業や自治体任せにせず、国もナショナルミニマム（国民の最低限の生活保障）として負担する。公共交通保障計画に位置づけられた鉄道・軌道及びバス・コミュニティバスの軌道敷・路盤・レール・架線・駅・車両等設備費及びその維持補修費は、経営体から要請があれば国が3/4～全額負担する。30～50年という長期・広域的視野に立って維持経営を行う。	△	○

(理由)

**公明**：地方自治体は現在、まちづくりに関する計画と調和したものとして地域公共交通計画を作成しています。同計画に基づき、自治体が公共交通の改善や移動手段の確保などへの取り組みについて、国が支援することとなっています。

また、維持補修費については、地域公共交通確保維持改善事業費補助事業において、幹線バス交通、デマンドタクシー等の運行費や地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等に対し、国が支援を行っています。引き続き、事業者や自治体のニーズを踏まえ、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取り組みを支援します。

**共産**：住民の足である地域公共交通を再生するには、運賃など事業収益が低下し、採算が取れず公共交通事業からの撤退、路線廃止、減便が相次いでいる事態に歯止めをかけなければなりません。事業者任せでは限界があり、交通政策基本法に、国民の「交通・移動権の保障」を盛り込ませて、EU諸国のように、事業運営の財源を確保し、公共団体が主体的に関与する事業制度を組み込んだ計画を策定すべきです。

## 【6】自動車運転免許資格基準の強化(違法、未熟運転による死傷被害多発防止対策)

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
全ての運転免許取得および更新希望者には、法規試験・実地試験のほかに国交省が事業用自動車の初任運転者に義務づけているのと同等の適性検査（運転シミュレーターを用いた運転動作正確性、安全運転態度、性格、動体視力、眼球の動き、周辺視野、夜間視力、危険感受性、注意の配分、判断動作タイミング等に関する検査）、クレペリン検査等を義務づけ、厳しい可否基準を設ける。合格でも成績の低い者、違反点数の多い者は免許有効期限を短縮する。  ※補足 運転適性検査は独立行政法人自動車事故対策機構（ <a href="https://www.nasva.go.jp/fusegu/tekiseigaiyou.html">https://www.nasva.go.jp/fusegu/tekiseigaiyou.html</a> ）のテスト参照。（運転態度、認知・処理機能、視覚機能などについて、心理及び生理の両面から個人の特性を把握）	△	○

(理由)

**公明**：交通事故の情勢や運転者に生ずる負担等を踏まえた慎重な対応が必要であると考えます。

**共産**：自動車事故対策機構が実施している適性検査をもとに、運転免許の取得・更新のさいに取り入

れて、適正を評価することは有効であると考えます。ただし、広範な人々に検査を実施した場合、プライバシーを守る立場から、そのデータをどう扱うかはきちんとした論議が必要です。

## 【7】自動車運転死傷処罰法の見直し(違法運転による交通加害者の厳罰化)

クルマ社会を問い直す会が希望する要望	公明	共産
<p>危険な運転が重大な被害をもたらすことは明らかであり、違法運転は未必の故意にも通じる。しかし、現状では交通犯罪は結果が重大であっても一般犯罪事件と比べて極めて軽い刑で済んでいる。</p> <p>違法運転により死亡・負傷事件を起こした者は「認識なき過失」でも結果責任で他の過失犯よりも重い刑罰に処するよう刑法の見直しを行う。</p> <p>また、危険運転罪についても適用範囲が一般常識とかけ離れ、極端に狭い。危険運転罪の適用範囲を拡大する。</p> <p>※補足 刑法は秩序の維持を通じて法益の保護を図ることを目的とする制度と言える。重大な結果をもたらした交通犯罪に対して罪に見合った重い処罰をすることは交通犯罪を抑止し悲惨な被害を起こさないために不可欠である。</p>	△	○

(理由)

**公明:**自動車運転死傷処罰法では、過失運転致死傷罪の法定刑については、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処することとされ、また、故意に一定の危険運転をして人を死傷させる危険運転致死傷罪については、致傷は15年以下の懲役、致死は1年以上の有期懲役などの重い法定刑が定められています。

自動車運転による死傷事犯に対する罰則の在り方については、その犯罪情勢に応じて適切に対応できるよう検討することが必要であると考えます。

また、危険運転致死傷罪の対象となる行為については、累次にわたる見直しが行われてきたものと承知しており、今後も、自動車の運転行為による死傷事犯の実態や、問題となる運転行為が有する危険性の程度などの観点から、同罪の対象とすべき行為がないかなどについて、検討していくべきと考えます。

**共産:**交通犯罪への刑罰が一般犯罪に比して軽いという批判に関して、交通犯罪がもたらす取り返しのつかない被害を考慮し、刑罰の見直しは必要と考えます。

## 【8】その他ご意見

**公明:**公明党の参院選政策集における交通安全対策に関する内容を、以下に抜粋して記載します。

●2021年6月に下校途中の小学生の列にトラックが突っ込んだ千葉県八街市の事故を受け、全国で実施した通学路の合同点検を踏まえ、通学路における歩道の設置・拡充やガードレール、速度抑制施設等の整備、危険な箇所における効果的な交通安全対策の強化を図るとともに、地域の実情やニーズ等を踏まえて送迎スクールバスの運行や通学路の警備員配置等の取り組みを支援します。

●飲酒運転の根絶に向けて、運送事業者のみならず、自家用自動車(白ナンバー)の車両を一定台数以上、使用する事業者については、ドライバーの運転前後のアルコールチェックと記録の保存を行うことが義務化されたことを踏まえ、運送事業者をはじめ車両を有する全ての事業者に対する安全運転啓発活動の強化を図ります。

●高齢運転者による事故の防止・被害軽減に資する先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車(サポカー)」の性能向上・普及促進に取り組みます。

●歩行者等が安心して通行できる生活道路や通学路等の交通安全対策を進めるため、ガードレールや

ポールの設置、路側帯や交差点のカラー舗装等の道路整備、安全な自転車通行空間の整備、踏切対策の推進、無電柱化等による総合的な交通安全対策を推進します。また、ビッグデータの活用等によって、潜在的な危険箇所や安全対策が必要な箇所を特定・抽出し、効果的な対策を講じます。

●車の進入を抑制するライジングボラード(自動昇降する車止め)、速度を抑制するハンプ(道路の一部を隆起させた構造物)、横断歩道部分が一段高くなっている「スムーズ横断歩道」などの道路上に整備した構造物等と、最高速度30km/hの区域規制を、地域の実情に応じて適切に組み合わせる「ゾーン30プラス」の推進により、生活道路における交通安全の一層の向上を図ります。

●踏切の安全対策を進めるため、立体交差化等による踏切の除却や周辺迂回路の整備を進めるとともに、踏切内に障害物があることを感知して電車に知らせるセンサーの増設、踏切道の拡幅等の改良、バリアフリー化及びカラー舗装による自動車と歩行者等の通行空間の分離等の取り組みを推進します。また、地方踏切道改良協議会による地域の実情に応じた踏切道改良計画の作成を通じた道路管理者と鉄道事業者が一体となった効果的な踏切対策を推進します。

●高速道路における「逆走防止対策」や「歩行者等の誤進入対策」として、広報啓発とともに、大型路面表示や特別転回を案内する看板の設置等の対策を進めます。

●環境に優しく、交通混雑の緩和や健康増進等を促進する乗り物である「自転車」の安全で快適な活用を推進するため、自転車活用推進計画に基づく、自転車通行スペースや駐輪場(バイク含む)の整備・拡充、シェアサイクルの普及促進、交通安全対策の推進や自転車保険加入の促進、サイクルスポーツの普及による健康増進、サイクルツーリズム(自転車を活用した観光)の推進等の取り組みを進めます。

●自動車事故の被害者等の救済対策の充実を図るため、改正自動車損害賠償保障法を踏まえ後遺障害の残った方が治療やリハビリを安心して受けられる環境整備をさらに進めるとともに、被害者の介護者なき後に備えた生活の場の確保への当事者や家族に対する不安解消や、事故直後における被害者等の不安の軽減を図るための支援をこれまで以上に進めます。また、自動車事故による被害者やその家族、遺族を対象とした精神的ケアに係る取り組みへの支援の充実を図ります。

共産：記載なし



## 自動車技術会フォーラム「自動運転とヒューマンエラー」 に登壇しました

佐藤清志(世話人)

先日7月11日から4日間開催された自動車技術会フォーラム内での「自動運転とヒューマンエラー」というセクションに「クルマ社会を問い直す会・会員」として登壇しました。自動車技術会は、産官学の自動車に関わる方々が主に参加している団体で、私も当初は「全国交通事故遺族の会・会員」の名称で登録していましたが、その会の解散後は「クルマ社会を問い直す会」として継続参加しているところです。

ところで、今回行われたフォーラムは一般公開でのオンライン開催によるもので、全体で20タイトルもある中、私が参加したのは「自動運転とヒューマンエラー」というコマの中での「ユーザーから見た自動運転への期待と疑問」といったお題をいただいていた。企画したのは、自動運転HMI委員会というところで、このHMI(ヒューマン・マシン・インターフェース)とは、人間と機械がやり取りするための手段や装置の総称のことで、自動化が進もうとしているクルマ業界では欠かすことの出来ない分野でもあり、使う側(ユーザー)からの視点での考えを今回述べさせていただいたところです。ユーザーというと、この業界の方々は自動車ユーザー(運転する側)をすぐに想像してしまうのですが、私は交通被害者遺族の立場から、交通参加者、特に歩行者や自転車の方々の立場からどう考えているのかに視点を置いての話をしました。(まさに当会の視点ともいえるでしょう)

19年前に長女に起きた被害を説明した後、「自動運転」と言われる名称についてまず触れ、「運転」とはクルマを動かすという技能(技術)もあるが、ルールを守って行動する事、また車内・外の安全を確保(意識)しながら移動して初めて「運転」といえるのであって、それらを機械任せにしてしまう動作は「運転」とは言えないことを指摘しました。

続いて触れたのが、この委員会に参加して感じたことです。ある委員の方に、自動走行車(私は「自動運転」とあえて言いません)を利用する理由をお聞きしたところ、「だって楽だから」という答えが返ってきたのです。私自身、それまで自動走行の第一目標は「被害を無くす」「安全のため」と思っており、確かに最近の予防安全システムなどのCMでも「安全・安心」を売り言葉にしているはずなのですが、どうもそうではなかったようです。

自動走行システム(予防安全システム)に携わられている方々にそのことをお聞きすると、「佐藤さんは勘違いしている」と言われてしまいました。というのも、現在開発されてきた予防安全システムなどは「安全のため」というよりは「ドライバーの負担軽減(楽しく運転)」のために研究・開発されてきたようなのです。そのシステムが導入されることによりドライバーの負担が減り、そしてそれが安全運転につながる……、こういう経緯があるというのです。私の勝手な想像ではあったのですが、「安全を求める技術」が「利便性・負荷低減を求める技術」に変貌しつつあり、確かにそれで被害は減るのかもしれないが、「それでいいのか?」と投げかけました。

これらシステム導入下で起こる被害については「過信」が考えられ、それは「システムに頼りすぎ」「支援ありき」の時に発生し、ドライバー主導のレベル2まではその被害はドライバー責任となりますが、運転関与から離れるレベル3以上(俗にいう自動運転)では「システム障害」と扱われ、その責任の所在が問題視されます。業界では、現状と同様に自賠責保険が適用されるように進められていますが、私のような被害者目線から考えると、保険による損害賠償とはあくまでお金による損害補填(民事責任)であり、多くの被害者は賠償問題よりも「誰の責任で、何で起きたのか」という刑事責任を重視しており、

業界との被害に対する意識の乖離も指摘しました。(ただし、重度障害などの被害に遭われた方々はその後の補償ということこそ重要で、民事に重きをおかれている被害者もおりますが、しかしそれは刑事軽視というのではなく、そこまで意識が及ばないという実態があります)

話を戻しますが、「楽だから……」の言葉に象徴されるように、今や自動走行技術は「安全のため」というより「ドライバーの利便性」にシフトが傾き、「ルールを守るクルマ」のはずがその「ルールさえも変えるクルマ」になっているように感じるのです。確かに現行法を変えないと実証走行さえできないところもありますが、あえて「条件がそろえば“スマホの使用”も可」などという文言が道路交通法に盛り込まれることなど常軌を逸しています。もはや「安全のため」ではなくなっているとしか思えないのです。

また当会でも問題視している「手上げ横断」や「横断後のお辞儀」にも触れ、実質ドライバーが不在ともなる自動走行のクルマに対し、それらを推奨させられている子どもらは、どこに対してそれら行動をすべきなのか、その行動に意味はあるのか、そして無意味ならば今度はどうのような教育をすべきなのかも並行して考えなければいけない、とも訴えました。(なお、ここで挙げた「手上げ横断」や「お辞儀」はあくまでマナーであり、ルールを守らず止まらないクルマのために、なぜ子どもたちがマナーを強要されるのかとも指摘しました)

「ルールを守る者が守られる社会」…これは今もこの先の自動走行社会でも変わらないはずです。そのためにどのようなクルマ社会が求められるのか、百年に一度の大改革といわれる今のクルマ社会だからこそ「安全の原点」に立って考える時だと思うのです。

そこで、私たち交通遺族の中で求められてい

る「ビジョンゼロ」について触れました。「ビジョンゼロ」とはスウェーデン発で1997年10月に起こった交通安全施策のことで、すべての重傷・死亡事案に対して、ドライバーだけでなくすべての原因(要因)の究明を多角的に検証し、再発防止につなげるもので、交通被害者の中では交通施策の「理想」「真にあるべき姿」と言われています。この「ビジョンゼロ」のことをたった1分で表現している動画をオーストラリアの啓発団体が作成しており、承諾を取った上でその場で流しました。タイトルは「There's no one someone won't miss(誰一人見逃してよい人などいない)」というもの。(https://www.youtube.com/watch?v=k2tOye9DKdQ こちらで視聴可能です)

全編英語の作品でわかりづらいかもしれないので解説しますと、年間213名が交通被害でお亡くなりになったある地域の男性にインタビューで「あなたの許容できる範囲(人数)は？」と聞き、その男性は「70人くらいかな」と答えます。すると向こうから70人の人々が現れ、その中には彼の家族(妻や娘など)も。それを見せた上でもう一度彼に同じ質問をすると「0(ゼロだ)」と回答し直したのです。ほんの1分の動画ではありますが、そこには私たちのように当事者感覚で考えたら?という大切なメッセージが込められています。

昨年度から始まった第11次交通安全基本計画の目標とする年間交通死者数(24時間以内)は、第10次に未達成であった2,500人からさらに下げられ2,000人以下とされましたが、「その中に自身の家族が含まれてもその数字が許容できますか?」ということを業界関係者に問いかけ、さらに「安全の意味」をもう一度考えた上で自動走行システムおよび予防安全システムに携わっていただきたいとお願いし、プレゼンを終わりました。

(東京都品川区在住)

## 「高尾・浅川地域のまちづくりを考える会」の 学習交流会に参加

足立礼子(世話人)

5月8日(日)、東京の「高尾・浅川地域のまちづくりを考える会」(以下「高尾の会」と略)の学習交流会に招かれ、当会から菊池和美さん、世話人の榎原茂典・安彦守人・佐藤清志・足立礼子の5人で参加しました。高尾の会場には30名ほどの方が集まっており、2時間学習交流を行いました。

最初に足立から、問い直す会の説明やクルマ社会の問題点を30分間話しました。

次に高尾の会の方々が活動の様子を30分話されました。2013年から道路のバリアフリー化を求めて署名活動などの活動をし、その成果として高尾駅南口前に「人にやさしい道路」が実現したそうです。また、大型店舗建設で交通量の増した東浅川交差点に歩車分離信号の設置を求める運動をし、「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」会長で当会会員でもある長谷智喜さんも講演して署名活動も行ったが、まだ実現はしていないそうです。ほかに、八王子の福祉のまちづくりについての課題も話されました。

その後、まちづくりや道路の安全対策について話し合いました。当会からは、道路の安全対策が進まない要因として、警察に権限が集中していること、通学路は法的に曖昧であること、生活道路で両側をカラー舗装にするとクルマが走りやすくなる弊害もあること、などを話しました。そのほか、参加者の感想をお読みください。

コロナ禍が続く中、人々が集う機会は久しぶりでしたが、直接顔を合わせて話し合い、その地域の道路やまちの様子を目で見ることで、実感として伝わるものが多くあり、直接の交流の大切さを実感しました。

高尾の会の代表、橋本良仁さん(高尾の自然を守る会会長や全国道路問題協議会代表を務め、当会で2度ご講演いただいています)、事務局の市川克宏さんをはじめ高尾の会の皆様、ありがとうございました。

### 参加者の感想

(菊池和美)

高尾の会の方は、駅周辺の歩道の段差をなくして車いすでも自力で通れるようにしたと語ってくれました。9年の歳月と、多額の市や都のお金が必要だったとのことでした。私はまちづくりと言ってもいろいろな視点があり、また、実現されやすいものとされにくいものがあると感じました。

障害のある方々の人権については、社会は敏感に反応する傾向があると常々感じています。一方、誤解されるかもしれませんが、普通児を育てる環境については配慮が乏しく、放置されている現状があります。段差をなくすことも、かえって危険をはらむ場合もあると危惧しました。また費用対効果についても気になりました。

そういった意味で、交通安全のまちづくりには総合的な取り組みが必要であると再認識しました。そのためには行政や研究機関、そして多くの市民団体が連携し合っていく必要があります。まずは障害を持つ方への配慮が社会全体に拡大していくことを願います。

まちづくりと交通安全対策は切っても切れない関係にあります。これまでの都市計画では、車の走行量をはかった上で道路計画を立てましたが、その逆があってもよいと私は考えます。安全なまちづくりのためには、道路を減らす、街区への侵入を遮断するなどや、地元商店街の活性化などがあるべきです。

お年寄りや子どもたちと同じように誰もが歩いて暮らせるまちづくりを実現して欲しい。

そのためには、地元住民の意見を尊重した、新しい目線の都市計画が必要になるでしょう。

学習会の中では確認できませんでしたが、高尾の会の目指すものはそういったまちづくりだったのではないかと今感じています。

(東京都稲城市在住)

(安彦守人)

高尾の会代表の橋本さんは、当会の講演会講師として2度来られた方です。高尾で大型商業施設建設時に交渉に当たった際の施設関係者も優れた方で、共によいまちを作っていこうと頑張ったという話に、感銘を受けました。相手は営利が目的の企業人ですが、相互に敬意を持てれば建設的ですね。つい敵・味方と構えてしまいがちな私は自戒すべきと感じました。

私は学習会の会場までバスを使いましたが、その途中に位置するショッピングモール「イーア

ス」は高尾駅から徒歩10分以内にあります。バスの便(20分間隔)は高齢者の買い物客が乗降していました。完全な郊外型商業施設ではないことが救いです。

高尾は、昔は企業・工場と墓苑くらいで住宅街ではありませんでした。まだコンパクトシティとしての再構築ができる余地があると思いました。それだけに、継続したまちづくり運動が望まれると思います。

(東京都八王子市在住)

リポート  
会の活動

## 川村雅則さん講演 「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」の 概要報告と参加者の感想

平間健嗣(世話人)

2022年7月9日(土)、自動車運転労働者や非正規雇用労働者などの労働問題を長年研究されている会員の川村雅則さん(北海学園大学経済学部教授)を講師に迎え、オンライン学習交流会&ミーティング「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」を開催しました。会員、非会員合わせて32名が参加しました。

講演の内容については、川村さんご執筆による詳しい報告記事を17ページに掲載していますので、そちらをぜひお読みください。ここでは、講演と質疑応答の概要、参加者の感想等を紹介いたします。

### ■講演の概要

はじめに、自動車運転労働者(職業運転手)の労働実態が話されました。

川村さんは長距離トラックやダンプ、タクシー、バス等に同乗し運転者の仕事や生活を調査されています。北海道から東京までの長距離トラックの様子などをもとに、職業運転手の過酷な労働と暮らしぶりを語られました。他の職種の出張ではビジネスホテル等に宿泊するところを、長距離トラック運転手は車中泊が一般的で

あるなど、職業運転手の労働の過酷さを他の職種と比較しつつ説明されました。

事務職なら疲れて少しぼーっとする状況もあり得ますが、運転手の場合運転中は一瞬の気の緩みも許されません。そういった労働内容の違いにより、運転労働者が健康を害したり過労死する率がとても高いことを、各種調査の数値を示して明らかにされました。

職業運転手には軽貨物自営業者に代表されるように、企業に雇用されている労働者とは別の問題もあります。大手運送会社の外注先である軽貨物自営業者は、ある面では大手の運転手よりも過酷な働き方をしているものの、収入は不安定で、個人で請け負っている場合は残業時間の規制もなく異常な長時間労働をしているケースも多いです。そういった実態の上に成り立っている宅配サービス等を利用しているのは私たちです。

乗合バス(路線バス)の運転手に特徴的な問題もあります。乗合バスの運転手は日により始業時刻、終業時刻、拘束時間が大きく異なる場合が多く、その不規則なパターンが繰り返されます。日により労働時間が大きく異なると体への

負担は大きく健康を害する例は多いですが、労災申請しても不規則な労働時間のパターンが規則的に繰り返されているため、不規則な労働ではないとみなされ労災認定されないケースが多いとのことです。

これまでの交通産業の規制緩和とその弊害についても話されました。貸切バスは緩い規制と激しい競争の中で関越道や軽井沢の事故などのバスの重大事故が相次ぎ、タクシー業界では規制緩和でタクシーの台数が増え過ぎてタクシー運転手が異常な低賃金に陥りました。

働き方改革による時間外労働の上限規制の導入において、自動車運転業務に従事する人は例外扱いとされた問題について話されました。

また、職場では、労使で時間外労働の協定を作る際の労働者側の代表者を使用者が指名しているケースすら存在し、労働者の代表者とは言い難い例が多いことも紹介されました。健康に働くには終業時刻から次の始業時刻の間の休息时间（勤務間インターバル）が十分確保される必要があります。働く人の側から11時間以上の休息時間を求める声が上がっています。仮に11時間とすると、例えば夜10時に仕事を終え列車で帰宅し夕食をとり入浴し、翌朝は家を出発し通勤列車で9時までに会社に着く必要があり、11時間でも決して十分な休息時間ではないことが具体的なイメージを交えて話されました。

最後は、当会として道路運送業や事業用自動車に関する取り組みを進めること、業界団体や労働組合への要請や連携を進めることへの期待を話され、労働組合と市民団体で構成する雇用共同アクションが取り組んでいる「すべての人の安全のために、トラック運転手の「賃上げ」と「勤務と勤務の間の11時間以上の休息时间」を求める緊急署名」が紹介されました。

## 質疑応答

**参加者：**トラック運転手は長時間労働で稼ぐという認識が強く、インターバルや労働時間短縮について否定的な意見が多い。またほとんどの労働者が残業で稼ぐという認識だ。労働時間が短すぎるという相談が多く、長すぎるという相

談はほとんどない。賃上げやベースアップの要求を勝ち取るのは時間がかかるので、労働者は即効性がある残業に重きを置くことになる。労組の交渉力が問われている。

**講師：**おっしゃるとおり。トラックなど職業運転手は、基本給など固定の部分を低く設定されて歩合で稼がされる傾向が強い。そのため賃金・労働条件の規制を強めようとしてもドライバーの共感を得にくい。長時間労働の是正のためには固定給の部分を高くする必要がある。そのためには、荷主等からの適正な運賃の取受も必要。

交通政策だけでなく労働政策が重要。現行では、運転手の賃金・労働条件があまりにも柔軟に設定できてしまうことが問題だ。例えば、タクシーのオール歩合制賃金はその最たるもの。利用者が減っているのに増車してそのツケを運転手に課すことができてしまう。

労働分野では、規制を強化してむしろ岩盤規制にしなければならない。労働時間規制もそうだが、賃金面では、最低賃金が低すぎる。時給1000円で年間200万円、時給1500円にしても年間300万円に過ぎない。最低賃金を上げることも長時間労働の改善のために必要だ。

**参加者：**バス、タクシー運転手の賃金が下がった理由は。

**講師：**乗合バスでは、長期的な利用減少に加えて鉄道会社がバス部門を切り離すなど合理化を行なったことが大きい。貸切バスでは規制緩和による新規参入、タクシーでは不況に加えて規制緩和による増車競争を背景に賃金が下がった。タクシーの場合、先にも述べたオール歩合制賃金によって、増車競争によるツケが個々の運転手にしわ寄せ可能な構造がある。タクシーでも貸切バスでも、規制緩和への反省がみられ、規制の強化が進められた。近年の賃金の回復の動きにはそうした影響がみられるが、ただ今後どうなるかは予断を許さない。

**参加者：**大手業者の下請けの軽貨物事業者などの労働時間などはどのように調べているか。

**講師：**大手が下請けの運送会社や個人事業主をどう活用しているか、十分に調べられていない。とくに末端の個人事業主には光があたっていない。研究の課題だ。

事業者間の契約・取引に我々が関心を持つことが大事。これはグローバルサプライチェーンなど、グローバルな契約・取引にも通じること。委託・再委託した海外の工場で働く労働者がどのような労働環境下にあっても関係がないというのは通用しない時代。「ビジネスと人権」というテーマの研究を深めたい。

**参加者：**労働政策審議会の委員はどのようなメンバーか。労働者の立場から発言する委員はどのくらいいるか。

大きい会社は労働組合組織率も高いが小さい会社ほど組織率は低い。そして運輸業では小さい会社が圧倒的に多い。これが労働条件改善が進まない原因ではないか。

**講師：**労政審は労働者側代表、使用者側の代表、公益委員、そして事務局として厚労省といったメンバーで構成。労働側では、ナショナルセンターの「連合」関係者が委員。「全労連」からは入っていないはず。議事録を詳細に読み込んでいないが、今回の規制強化案に対しては、使用者側から反対意見が出されていた。

一部大手を除けば、トラックも貸切バスも中小零細企業が多く競争が激化する。トラックでは最低保有車両台数が段階的に引き下げられ、2003年4月からは全国一律で5台となった。競争をいかにクールダウンさせるか。労働条件を盤石にしその分を運賃に反映させる。競争を抑えるためには法制度に加え労働組合による規制力が重要。中小の業者と一緒に輸送秩序の適正化に取り組んできた建交労という労働組合の事例などもあり、研究が必要。

**参加者：**乗り合いバスの状況は公共と民間、自治体での違いはあるか。

**講師：**札幌市では、以前は市営バスがあり労働条件はよかったと聞いている。一般論として、公務員で労働組合もあれば労働条件は相対的に高い。近年の状況や道外の状況などは分からない。

**参加者：**経済問題というより運転労働者の人権問題だ。一部を犠牲にして社会が成り立つというのは良くない。

**講師：**消費者、利用者として考えようという提起はもともとだが、それを具体的な法制度に結実させるなり、具体的な取り組みにする必要が

ある。うわべだけの取り組みには留意する必要があるが、SDGsの考えなどもそのような観点で活用していく必要があるのではないか。

**参加者：**運転手は人手不足なのに賃金が上がらないのはなぜか。

自動運転で運転手が必要なくなるとどのような影響があるか。

**講師：**トラックや貸切バスでは荷主や旅行者から支払われる運賃の問題がある。消費者も送料無料などに飛びつく。乗合バスやタクシーでは利用減の問題がある。乗合バスなど公共交通では、事業者による独立採算を基本とする考えを変える必要がある。

自動運転は事故が起きたときの責任など法整備まで考えると、実際に街中で走行できるのはまだまだ時間がかかるのではないかと少し冷めた見方を私はしている。

ところで、会では運送業に関する取り組みはどのようなものが行われているか。

**世話人：**トラック運転手の安全に関して要望書を出したことはある。あくまで安全、安全運転に関連したもの。運輸労働者の労働条件の改善などに関する取り組みはしていない。

選挙の時に政策要望を政党にぶつける取り組みをしている。歩行者の交通事故防止を中心にして政策要求をまとめてきた。取り組みが弱い領域がいくつかあり、運輸労働者の労働政策関連の議論はしていない。この分野で国に対して最も要求すべきことを教えて頂きたい。

**講師：**すべての労働者に共通する課題も視野に入れた取り組みが必要。例えば、時間外労働の規制。2019年から導入された時間外労働の罰則付き上限規制は、規制の水準は過労死の認定基準に使われているものとイコール。そこまでの働きが法で認められたことになる。そして、運転手にはそれさえ適用されていない。こんな働かせ方はなくそうとの思いが多く労働者やその家族から集まるのではないか。2014年に過労死をなくすための理念法(過労死等防止対策推進法)ができた。理念法だが足掛かりになる。過労死を無くすということには広く社会的な合意が得られると思う。ただし時間規制を強化すれば労働力不足がさらに進むので、効率的な輸送体

系の整備も同時に必要になる。

**参加者：**監察・監査の強化の重要性は。

**講師：**重要だ。今回の知床観光船事件は貸切バスと構図が似ていると思った。バスでも、事故前の監査で問題が見逃されたり問題が見つかったのだけれども実効性ある対応がとられずに事故が起きていたケースがある。監査体制を強化し、行政処分の水準を重くすることも重要。事故が起きてからの対応では遅い。事前規制で悪質な業者の参入を防ぐことがより大事。

### 参加者の感想(順不同)

●講演を聞きながら、30年以上前に長距離トラック運転手として広島と関西方面を週3往復(隔週で2往復)していた時のことを思い出しました。ガソリンスタンドで風呂に入り、運転席の後ろのベッドで仮眠をとりながら仕事をしていました。夜遅くまで遊んでから真夜中の道が空いている時間帯に一気に走るというパターンの運転手が多かったのですが、私は車が多い時間帯であっても夕方早めに出発してなるべく夜中に長く仮眠をとるようにしていました。完全な昼夜逆転にはならず、土日は寝だめなどせず普通に過ごせていたように記憶しています。今の運転手の人たちと比べると時間的に余裕のある働き方ができていたのかもしれません。

その後は、名古屋で昼間の集配のアルバイトをしたこともあります。現在やっている配達アルバイトよりも時給は高かったです。20代の頃にやったアルバイトの時給よりも、50代の今やっているアルバイトの時給の方が安いわけですから、よく考えてみるとかなり不思議な話です。名古屋と広島という地域差があるのかもしれませんが。私より上の世代の先輩運転手たちからは、「昔は3、4年働けば家が建った」という話をよく聞きました。

講演が終わった後に、ユニオンの方が「長時間労働ではなく、労働時間が短いこと(収入が少ないこと)に関する相談の方が多い」という発言が強く印象に残りました。長時間労働させられている労働者自身が長時間労働を求めている(求めざるを得ない状況に追い込まれている)という

ところが根本的な問題のありかだと思います。もちろん、様々な規制を設けたり、制度を変えていくことは非常に重要ですが、お金を稼ぐことと使うことの間を直視することにも意味があるのではないかと考えています。少し本題からはずれるかもしれませんが、私見を述べます。

稼ぎを増やして消費を増やす、消費が増える→仕事が増える、仕事が増える→稼ぎも増える、という「たくさん稼いでたくさん使う」循環は、よく考えてみると物理的に不可能です。この循環だと時間や余裕がどんどん減っていき、労働者のみならず自然環境も疲弊します。余裕がなくなると、自分の手で生活を支えることができなくなり、外注(モノやサービスを購入して解決する)に頼る割合が増え、消費を増やさざるを得なくなります。

稼ぎを減らして消費を減らす、消費が減ると仕事が減る、仕事が減ると稼ぎも減る、稼ぎが減れば時間や余裕が増える。そうするとモノやサービスを買わなくても自分で自分の生活を支えられる割合が増えます。特に器用でなくても時間をかけて自分の手で作ったり直したり、ということが普通にできます。収入に大きく依存しないので、自分の意志で自分の生活をある程度コントロールできます。

運転手の労力に見合った給料を支払うために運賃を適切な金額に引き上げるといってすぐに批判の声が上がります。①「送料・運賃を引き上げる→社会全体の消費が減る→運転手の仕事量が減り収入も減る」と考えてしまうからです。しかし、その続きはこのようにもなりえます。「→消費を減らす→不要な仕事、不要な消費が減る→時間的、健康的な余裕が増える」。ところが、この循環は一般的にはあまり好まれません。むしろ、現実はその逆の循環を推奨します。②「送料・運賃を引き下げる→社会全体の消費が増える→運転手の仕事量が増え収入も増える→消費が増える→不要な仕事、不要な消費が増える→時間的な、健康的な余裕がなくなる」

かなり単純化した図式ですが、①のような循環がまったく検討されない社会は不健全だと思います。狩猟採集生活をしている人たちの労働時間は一日3時間程度だそうです。時給1000円

だと年収100万円くらい。日本でも所得税はかかりません。これくらいで困ることなく暮らしている人もいますが、これでは足りないという人の方が多いと思います。それが良いのか悪いのか。よくわかりません。(山田寛人・会員)

●川村先生、先日は有意義なご講義をありがとうございました。講義の中でデータをお示し頂き、職業ドライバーの過酷な労働環境と、生活習慣、健康、過労死、違反率の相関を理論的に解明して下さい、とても勉強になりました。

私は時々裁判の傍聴行くのですが、交通事故を起こして起訴されている加害者の多くは職業ドライバーでした。またいずれも前歴がありました。川村先生のご講義の中の「インターバル8時間のゆるい基準が高い違反率を招いている。職業ドライバーの8割で違反が見られる」と整合しているように感じます。さらに傍聴にて見聞きした職業ドライバーは概ね50代、60代で職業ドライバーの就業平均年齢を上回っていました。

ドライバーを過労死、心疾患と脳疾患の罹患率の高さに追い込んでいる労働環境を是正し、職業ドライバーの方に自身の体に注意を払う能力と他者のために注意をはらう能力を高めて頂くことは、職業としてハンドルを握る方の生活を守り、さらに交通事故の未然防止にも繋がると思います。雇用側にはその責任を重く受け止め改善して下さいを望みたいです。

そして労働環境を改善してなお、就業平均年齢を超えた年齢層で重大な事故が多い統計が得られれば、職業ドライバーについて定年を検討する機会になり得ると感じました。

(匿名希望・非会員)

### ●☆自動運転について

先生のクールなご意見に賛成です。

地元自治体では、高齢対策・観光の二次交通・公共交通困難地域のために何度か実証実験をしてきました。接触事故が二回ありました。バス好きの私は、何度も試乗しました。乗り心地や何を実証しているのか。磁気マーカ、GPS等に頼るコストと技術的な課題が多い。一般公道で

の実証実験には慎重であるべきです。地元住民への丁寧な説明や意見の聴取、Level 5(無人)を目指しての工程は……等

Level 5でないと運転手不足の解消は出来ない。その際、監視システムや人員・コストが必要であることを周知した方がよいです。そして、都市構造の変更が無い限り、運転手不足の解消は不可能であると思います。運転手さんの役割は大事です。特に高齢者や観光客のための「無人路線バス」はメリットが無いと思います。限定的で管理されたエリアでの無人バスの開発と実証試験には賛成です。米国各地でのフリーモール、路線バス、循環バス等、何度も乗りましたが安全面から有人のバスは必要だと思います。

補足:「路線バス・デマンドバスの自動運転」と「自動車の自動運転支援機能(安全支援等)」とを明確に分けて議論すべきです。

田舎や不便で人のいないところでこそ無人バスがよい……等という考えには疑問が多い。数年前に学識経験者からそのような声がありました。

☆ちょっと感謝の心を……

今日の本論からそれますが、日々の私の声かけです。

- ・路線バスの乗降時 運転手さんに「ありがとう」の一言 あいさつ。
- ・宅配の運転手さんに 荷物を受け取った後「ありがとう! どうぞ 気をつけて!!」と声をかけるようにしています。(匿名希望・会員)

●ユニオンMさんのご指摘とも関連しますが、運送業界のギグワーカーの中には「労働法制で保護され、労働時間規制がかかると、かえって稼げなくなってしまう」という考えの方もいると聞きます。どのように取り組むかは難しいかもしれませんが、運転者側に労働法制適用の必要性に加え、自らの健康管理が安全性の確保につながることを理解してもらうような教育的なアプローチも必要ではないかと感じました。ご講義やオンラインでの議論はとても勉強になりました。ありがとうございました。

(匿名希望・非会員)

●自分も齢をとり、家族や自分の病気のこともあり、バスやタクシーのお世話になることか多くなりました。乗客として運転手さんの労働を垣間見るばかりですが、大変なお仕事だと思って見えています。運転手さんの労働条件は「他人事」と考える人もあるかと思いますが、私たちの生活の基盤がゆらぐ、生活を持続していくことが困難となる大問題だと思い始めました。先生のお話で、こんなに過酷な状態で働いているのだから、労働組合などは奮起するところなのでは？ と思いましたが、最近の労働組合は利益の分け前の方を欲しがるとのなのでしょう。労働者の賃金・労働条件の問題ではありますが、経済問題というところにとどまらず、人権問題なのではないかとさえ感じてきています。

運輸労働者は「人」というよりも「操縦装置」のような扱いを受けているように思います。

(富田悦哉・会員)

●今回の講演によると、トラックやバス、タクシーなどの職業運転手は、一瞬の気の緩みも許されない神経をすり減らすような厳しい労働に従事しているが、休憩時間が短いため、生活や健康を維持することが困難である場合が多い。こうした労働実態が事故や過労死につながるケースも少なくない。職業運転手が過酷な労働を強いられる背景には、交通分野における規制緩和と労働者を守るための法律の不備などがある、ということです。

この講演を聞いて、職業運転手がおかれた深刻な実態がよく理解できました。川村さんが述べられていた、職業運転労働者の働き方の改善、最低賃金の大幅な引き上げ、賃金格差の是正などの取り組みを急ぐ必要があると思いました。また、自動車利用から鉄道利用への転換というモーダルシフトも重要だと思います。日本では、1960年には貨物輸送の39.2%を鉄道が、15%を自動車が担っていましたが、2019年には鉄道が4.5%、自動車が56.9%になって鉄道と自動車が完全に逆転しています(総務省統計局の資料による)。自動車のシェアを減らし、鉄道を増やせば、運

転手不足の解消や職業運転手の負担の軽減、さらには事故の減少、温室効果ガスの排出量大幅削減(輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、貨物においては、自家用自動車は鉄道の約65倍、営業用貨物車は鉄道の約13倍(2019年の国土交通省の資料))にもつながると思います。

川村さんが言われるような、「自動車運転労働者を被害者にも加害者にもさせない」社会の構築をめざしたいですね。(林 裕之・会員)

●「川村雅則さんの先日の講演にまた勇気づけられました。」

川村さんには、私の所属する北海道交通事故被害者の会の活動にも発足の当初からご支援をいただいております。

北海道の会が関係省庁(内閣府、警察庁、法務省、国交省、厚労省)宛てに2004年以来毎年提出している「交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故根絶ための要望書」の6項「命と安全が最優先される社会を実現すること」の6-4項では、(川村さんの教示もあり)職業運転者の安全管理のための労働時間規制の強化や監査の徹底を行い、運輸産業の規制緩和政策は行わないことなど、具体的に求めています。

これに対する所管の国土交通省自動車局安全政策課からの昨年度(2021年10月)の回答では、「自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間長く、いわゆる過労死の認定件数も多いことから、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題と認識しております」という文面に続いて、不十分ですがいくつかの施策が記されています。(要望と回答については北海道の会のページ~「北海道交通事故被害者の会」で検索~の「会の要望」の項を参照下さい)

今年も8月に要望書を提出予定ですが、今後重要課題と位置づけて取り組みます。このことを報告し、川村さんへの感謝の言葉と致します。今後ともよろしくお願ひします。

(北海道交通事故被害者の会/前田敏章・会員)

目次

1. はじめに …… 17

2. 自動車運転労働者の労働実態、労働負担 …… 18

1) 研究の紹介

(1) 長距離トラック運転労働の調査

(2) 先行研究にみる自動車運転労働

2) 軽貨物と乗合バスの労働実態

(1) 雇用によらない軽貨物自営業者の就業

(2) 不規則な勤務が定期的に配置された乗合バス労働

3) 過労死データにみる自動車運転労働者

4) 政府統計にみる自動車運転労働者の賃金・労働条件

5) 規制緩和をめぐる問題

6) 自動車運転労働者による交通事故

(1) 事業用自動車による交通事故

(2) 運転者の健康起因による「重大事故」

3. 労働規制の不十分な強化——労政審での「改善基準告示」の見直し …… 24

4. まとめに代えて …… 26

1. はじめに

クルマ社会を問い直す会(以下、当会)主催のオンライン企画で話題提供をしました(2022年7月9日)。本稿は、当日の報告をベースに加筆修正を行ったものです。

世話人会からいただいた報告タイトルは、「安全と人権にかかわる大問題 職業運転手の労働条件、労働実態を考える」です。本稿では、職業運転手を自動車運転労働者と呼んでいます。政府統計を使う際には当該統計で使われている呼称をそのまま使っています。

当日の報告では、自動車運転労働者の労働条件・労働実態と、その背景にある法制度をめぐ

る問題や構造的な問題を知っていただき、もって、当会の今後の活動を考える材料にしていたくことを心がけました。

あらかじめ言えば、日本は、働く人を守る規制(労働規制)が弱い国です。それは法制度による規制についても、労働組合による規制についても、同様です。とはいえそのままでは、公道で仕事を行う自動車運転労働者の場合には、自らだけでなく、他の車両や歩行者、利用者の安全や生命にも危険を及ぼしかねないため、「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」に、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年二月九日労働省告示第七号。以下、改善基準告示と呼ぶ)が、1989年に定められ、彼らの働き方や休息期間についての規制を行っています。

しかし次ページ図表1-1のとおり、その水準があまりに低く、「労働条件の向上を図る」ことにはなっておらず、低位に押し止めることにさえている、という問題があります。そのことをあらかじめ述べておきます。後半でも言及しますが、当会の『会報』に書いた拙稿<sup>1</sup>も参照してください。

なお、第一に、本稿では、雇用された運転者を念頭においていますが、あとでみるとおり、自営業の労働者(例えば、ダンプ事業者、軽貨物事業者、個人タクシーなど)も、雇用運転者と共通する問題を抱えています。但し、非雇用者には労働法や改善基準告示が適用されないという問題があります。

第二に、本稿の元データなどは、筆者らで運営している労働情報サイト(「北海道労働情報NAVI」<https://roudou-navi.org/>)に掲載しています。近年は交通労働の調査・研究に時間を費

1 「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」『会報』第107号(2022年3月号)。  
[http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/20220331\\_kawamuramasanori](http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/20220331_kawamuramasanori)

やすことができず、多くが研究上の課題になっています。本稿でその都度言及し、今後取り組んでいきたいと思えます。

※なお、紙幅の都合で、「2. 自動車運転労働者の労働実態、労働負担」の1) 2) と5) の文章(図表や注釈を含む)は割愛し、見出しのみ掲載します。上記のウェブサイト上には全文を掲載していますので、関心ある方はご確認をください。

## 2. 自動車運転労働者の労働実態、労働負担

### 1) 研究の紹介

- (1) 長距離トラック運転労働の調査
- (2) 先行研究にみる自動車運転労働

### 2) 軽貨物と乗合バスの労働実態

- (1) 雇用によらない軽貨物自営業者の就業
- (2) 不規則な勤務が規則的に配置された乗合バス労働

### 3) 過労死データにみる自動車運転労働者

ここで、いわゆる過労死(脳・心臓疾患)の労災補償状況に関するデータを見ていきましょう。図表2-2は、厚生労働省の発表する資料を整理したものです。

過労死認定の請求件数は、職種別(中分類)で見ると、「自動車運転従事者」が最も多く、業種

別(中分類)で見ると「道路貨物運送業」が最多になっています(「道路旅客運送業」のデータは後述します)。「道路貨物運送業」の請求件数は、全体の15%ほどを示しています。全産業の雇用者5973万人に対して道路貨物運送業のそれは188万人、割合にして3%程度に過ぎません(総務省「労働力調査」による2021年平均。なお、道路旅客運送業は39万人)。にもかかわらず、過労死の規模はかくも大きいのです。

ここで、バスやタクシーなど「道路旅客運送業」での過労死の請求・支給状況をみてみましょう(図表2-3)。注目すべきは、年によるばらつきもありますが、合計で見ると、支給決定の割合が全体よりも低いことです。バス運転者の労働負担について先ほど言及しましたが、不規則な勤務や拘束時間の長さが適切に評価されていないのではないか、という疑問があります。

なお、このことに関わって、脳・心臓疾患の労災認定基準が昨年度(2021年9月)に改定されました。

新しい認定基準では、従来の認定基準のほか、労働時間と労働時間以外の負荷要因が総合的に評価されることや、バス運転者の勤務の特徴にも通ずる、勤務間インターバルが短い勤務などが評価対象として追加される、といった改善が

図表1-1 「改善基準告示」の主な内容

	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日 原則13時間 最大16時間	1箇月 262時間 2暦日 21時間	1箇月 293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)	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 (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：特例の規定は省略。

出所：労働調査会出版局編(2013)から主な項目を整理。

みられました。新認定基準がどう運用されているのか、注視していく必要があります<sup>2</sup>。

#### 4) 政府統計にみる自動車運転労働者の賃金・労働条件

政府統計で彼らの賃金・労働条件をみていきましょう。

使うのは、厚生労働省による「賃金構造基本統計調査」（以下、「賃構」）と総務省による「労働力調査」（以下、「労調」）です。前者は、トラック（大型、その他）、タクシー、バスなど、モード別に賃金・労働条件が把握されています。但し、事業者が回答しているので労働時間は正確ではありません。その点は、労働者が回答を

している「労調」が実態に近いとされています。但し「労調」は「道路貨物運送業」と「道路旅客運送業」という把握・整理になります。

また、どちらの調査からも貴重なデータが得られますが、拘束時間の長さや、勤務の時間帯や不規則性など、自動車運転労働者に共通してみられる点は把握されていませんから、政府統計とは別に独自で調査を行う必要性や意義がある——そのことを強調しておきたいと思います。

「賃構」のデータを次ページ図表2-4にまとめました。2020年から職種の変更がされている<sup>3</sup>ので、2019年の値を使います。年間の労働時間と年収は試算です。大型トラックやバスでも全産業と比べて年収100万円近くの差がありタクシー

図表2-2 全体及び「自動車運転従事者」、「道路貨物運送業」における脳・心臓疾患の労災請求・支給決定状況

		2010年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計 (2010~ 20年度)
全体	請求件数	802	898	842	784	763	795	825	840	877	936	784	9146
	支給決定件数	285	310	338	306	277	251	260	253	238	216	194	2928
	支給決定割合	35.5	34.5	40.1	39.0	36.3	31.6	31.5	30.1	27.1	23.1	24.7	32.0
自動車運転従事者 (職種)	請求件数	139	166	152	159	143	153	178	164	170	177	137	1738
	支給決定件数	65	85	83	93	85	87	89	89	85	67	58	886
	支給決定割合	46.8	51.2	54.6	58.5	59.4	56.9	50.0	54.3	50.0	37.9	42.3	51.0
道路貨物運送業 (業種)	請求件数	108	123	127	124	120	133	145	145	145	144	118	1432
	支給決定件数	57	75	71	94	77	82	89	85	83	61	55	829
	支給決定割合	52.8	61.0	55.9	75.8	64.2	61.7	61.4	58.6	57.2	42.4	46.6	57.9

注1：支給決定件数は、当該年度以前に請求があったものを含む。

注2：支給決定割合は、請求件数と支給決定件数から算出。本来は決定件数を分母にすべきだが、職種と業種に関してはそのデータが公開されていないので、便宜的に、請求件数を母数に使う。

出所：厚生労働省「脳・心臓疾患の労災補償状況（各年度）」より作成。

図表2-3 「道路旅客運送業」における脳・心臓疾患の労災請求・支給決定状況

	2010年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計 (2010~ 19年度)
請求件数	47	43	34	42	33	30	43	24	30	29	20	355
支給決定件数	17	14	15	9	12	8	7	10	9	5	—	106
支給決定割合	36.2	32.6	44.1	21.4	36.4	26.7	16.3	41.7	30.0	17.2	—	29.9

注1：上位15業種に入っていないなかったため、2020年度の道路旅客運送業のデータは公表されていなかった。厚生労働省（労働基準局 補償課 職業病認定対策室）に照会したところ、公表はできぬとの回答であった（2022年7月11日13時）。ゼロかどうか不明である（回答されなかった）。

注2：合計は2010～2019年度のデータである。

2 厚生労働省「脳・心臓疾患の労災認定基準を改正しました」2021年9月14日を参照。[https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage\\_21017.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_21017.html) なお、この基準改定に対する評価については、安彦裕介「脳・心臓疾患の労災認定基準の改正について」『NAVI』2021年11月5日を参照。

3 それまで「営業用バス運転者」だったのが、「バス運転者（自家用バス運転者を含む）」となり、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」だったのが「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」となりました。

では200万円の差が生じています。しかしながら、労働時間は逆に長く、トラックでは400時間超もの差が生じています。

この長時間労働問題について、実態により近い「労調」データをまとめてみたのが図表2-5です。15～64歳の男性雇用者に対象を限定して、週60時間以上働く者の人数と割合を示したものです。週60時間労働とは、いわゆる過労死認定基準で使われている月80時間の時間外労働に相当する長さです。つまり、そのような長時間労働が続くと過労死してしまうおそれがある、と言い換えることができる水準です。

年々減少(改善)がみられるとはいえ、コロナ以前(2019年値)、道路貨物でも道路旅客でも、4人に1人が過労死ラインに達しています。コ

ナ下で貸切バスやタクシー事業は利用が大きく減少していますが、巣ごもり需要が発生している物流(トラック)は今後どうなっていくか、予断を許せません。

なお、パンデミックによって長時間労働の「是正」が図られるとは、平時の我々の社会・経済システムがいかに異常であるかを感じます。

さて、「賃構」に戻りまして、年収の推移をみてみます。注に書いたとおり、変化を分かりやすくするために最小値はゼロではない点に注意してください。

かつてバスの運転者の年収は全産業平均を上回っていましたが、輸送需要は1970年代の100億人超をピークに一貫して減少し、収支が悪化する中で、バス部門の鉄道会社からの切り離しを

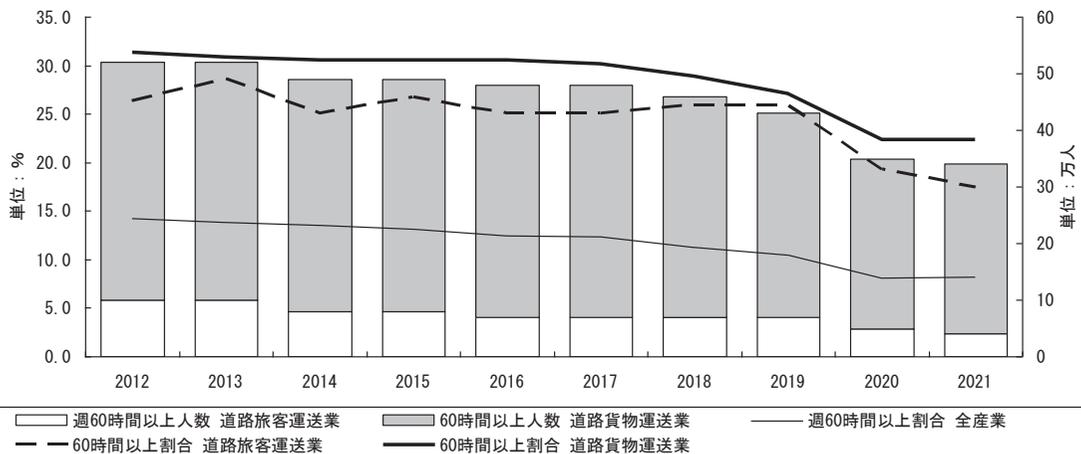
図表2-4 「賃構」にみる自動車運転労働者の賃金・労働時間等

	年齢	勤続年数	所定内実労働時間数	超過実労働時間数	きまって支給する現金給与額		年間賞与その他特別給与額	年間労働時間及び年収(試算)		全産業との差	
					千円	千円		千円	時間	万円	時間
全産業	43.8	13.8	162	16	374.9	338.0	1110.9	2136	561	—	—
営業用大型貨物自動車運転者	48.6	11.3	177	38	353.6	287.3	330.9	2580	457	444	▲ 104
営業用普通・小型貨物自動車運転者	46.6	10.7	172	36	317.9	257.9	411.5	2496	423	360	▲ 138
タクシー運転者	60.0	10.6	173	22	284.0	241.6	195.8	2340	360	204	▲ 201
営業用バス運転者	50.8	11.7	162	41	332.6	251.2	688.2	2436	468	300	▲ 93

注：対象は男性。

出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査(2019年)」より作成。

図表2-5 「労調」にみる、道路貨物・旅客運送業における週60時間以上就業者の人数規模及び割合の推移



注：対象は男性・雇用者、15～64歳。

出所：総務省「労働力調査(基本集計 第II-3表 産業・職業、月末1週間の就業時間・従業上の地位別就業者数)」より作成。

はじめとするリストラが行われ、さらに、貸切バス業界の規制緩和が追い打ちをかけるなどして、彼らの年収は大きく減少しています(規制緩和は次の項で扱います)。

タクシーは不況と規制緩和によって、一時は300万円を下回る時期もありました。コロナ前には、再規制の影響で若干の回復をみせていますが、コロナで大きく減少しています。図表には掲載していませんが、2021年の試算では再び300万を割っています。

## 5) 規制緩和をめぐる問題

### 6) 自動車運転労働者による交通事故

事故は様々な要因が複雑に絡み合い発生するものですが、運転者の疲労蓄積や覚醒水準の低下は、事故の可能性を高めます。しかも、彼ら運転労働者の職場は公道です。労働災害において労働者は、被害者となるのが一般的ですが、彼ら運転労働者は、ときに他人をまきこんだ事故を起こし加害者として立ち現れてしまうことにもなってしまいます。

さて、交通事故に関する統計をみていきますが、その前に、加藤(2020)による指摘に触れておく必要があるでしょう。加藤(2020)では、警察庁の交通事故統計にみる事故の減少と、自賠責保険統計との乖離に基づき、実際には人身事

故が減っておらず、「隠れ人身事故」が増えているのではないか、という問題を提起しています。私はこの書籍を、たしか新聞の書評で知って注文して読んだと記憶していますが、両事故件数の乖離のあまりの大きさに驚いてしまいました。加藤(2020)のこうした指摘をふまえた上で、事故統計をみていきましょう。

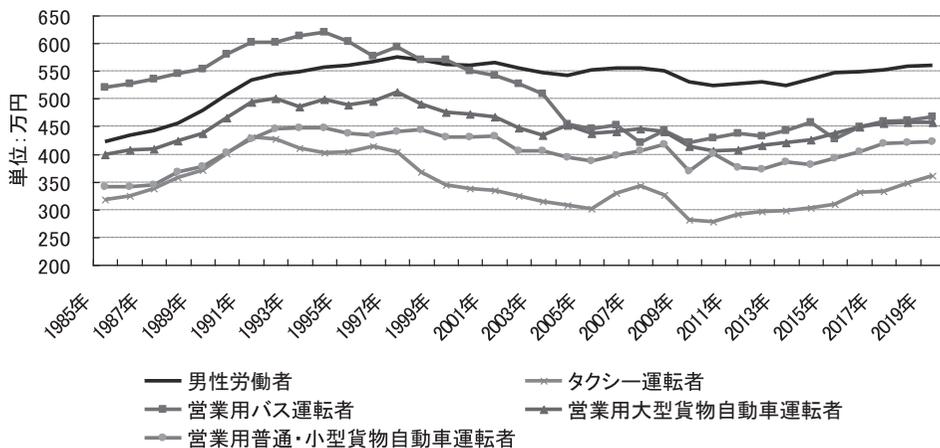
#### (1) 事業用自動車による交通事故

第一に、事業用自動車による第1当事者別交通事故(人身事故)件数の推移を、警察庁データで整理してみました(次ページ図表2-9)。

一部を除き、事故件数は年々減少(改善)しています。2010年には5万件を超えていたのが、コロナ下の2020、2021年は2万2千件前後。コロナ以前の2019年の値でも2万8千件ですから、半減まではしていませんが、4割以上の減少です。また、貨物に比べて乗用での事故が大きく減少しています。20、21年はコロナの影響が大きいと思われます。

事故件数をみる際には、走行距離などを考慮する必要があります。そこで第二に、走行距離1億キロ当たりの事故件数をみたのが次ページ図表2-10です。警察庁の「交通事故の発生状況」各年版より作成しました。2014年まではデータが掲載されていたのですが、それ以降は、私の見落としでなければ、見つけられませんでした。ここでは、

図表2-6 「賃構」にみる年収試算の推移



注1: 対象は男性。  
 注2: 変化を分かりやすくするために最小値はゼロではない点に注意。  
 出所: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年版より作成。

90年代後半から「事業用」乗用車の走行距離当たりの事故件数が大きく増加して、「自家用」を上回ったことをここでは確認しておきます。これをモード別にみてみましょう(図表2-11)。

どの交通モードでも事故件数は減少しているとはいえ、タクシーが突出して高い水準にあります。またタクシーでは、2020年の事故件数は前年よりも増加している点が気になります。

もう一点。先ほどみた図表2-9で「軽貨物」の事故件数の動きが気になりました。他のモードと異なり、増加しているのです。そこで「軽貨物」の事故件数を走行距離当たりで整理してみたのが

図表2-12です。走行距離は国土交通省「自動車燃料消費量調査」によるデータを使用しました。同図表のとおり、走行距離当たりの事故件数が近年は増加傾向にあることが示されています。

軽貨物は、車両の最低保有台数が5台必要な一般貨物自動車運送事業と異なり、車両1台から事業を開始できます。新規参入が容易なのです。運送事業者数は、2010年代前半には15万件台で推移・微減していましたが、2015年3月末日の15万4299件を「底」にして再び増加を始め、2021年3月末日で19万7788件までに急増しています(車両台数は、同期間で24万9301台から31万9854

図表2-9 事業用自動車による第1当事者別交通事故件数の推移

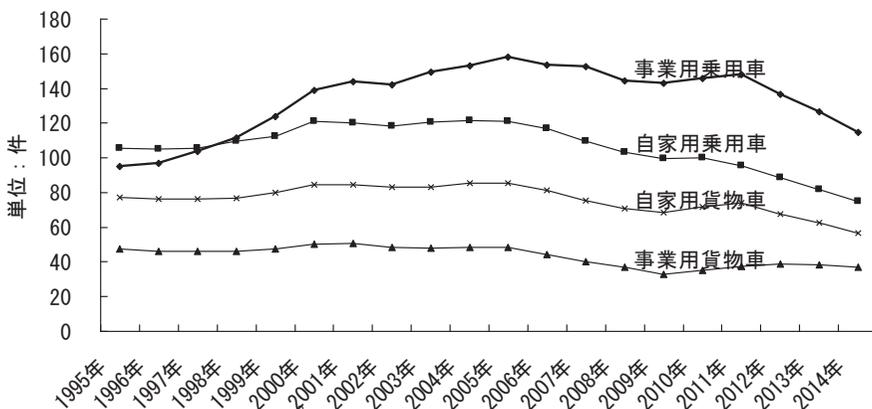
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	単位：件 09-11年 と19-21 年の比 較
乗 用	バス	2,987	2,724	2,455	2,294	2,025	1,819	1,646	1,447	1,391	1,360	1,204	849	813	35.1
	マイクロ	152	158	150	133	139	153	126	109	101	94	65	53	47	35.9
	普通乗用	23,111	22,460	21,235	19,263	17,719	16,042	14,843	13,460	13,129	11,907	10,975	7,434	7,113	38.2
	軽乗用	297	275	382	118	80	71	59	66	48	61	34	35	23	9.6
	乗用計	26,547	25,617	24,222	21,808	19,963	18,085	16,674	15,082	14,669	13,422	12,278	8,371	7,996	37.5
貨 物	大型貨物	7,625	8,003	7,993	7,586	7,125	6,985	6,260	5,709	5,663	5,406	4,753	3,970	4,103	54.3
	中型・準中 普通貨物	13,056	13,046	12,575	11,888	11,366	10,816	9,896	8,891	8,554	8,022	6,876	5,479	5,312	45.7
	軽貨物	4,316	4,403	4,297	4,065	3,971	3,763	3,669	3,654	3,769	3,968	3,977	4,051	4,616	97.1
	貨物計	24,997	25,452	24,865	23,539	22,462	21,564	19,825	18,254	17,986	17,396	15,606	13,500	14,031	57.3
合計	51,544	51,069	49,087	45,347	42,425	39,649	36,499	33,336	32,655	30,818	27,884	21,871	22,027	47.3	

注1：各年12月末の数値。

注2：図表右端の比較とは、2009年～11年の平均値を100とした際の、2019年～21年の平均値の値。

出所：警察庁「交通事故の発生状況(表3-8 第1当事者別交通事故件数の推移)」より作成。

図表2-10 車種(第1当事者)別自動車1億走行キロ当たり交通事故件数の推移



注1：算出に用いられた自動車走行キロは、各年度の国土交通省統計資料「自動車輸送統計年報」による。

注2：「平成26年(2014年)中の交通事故の発生状況」まで掲載。

出所：警察庁交通局「交通事故の発生状況」各年版より作成。

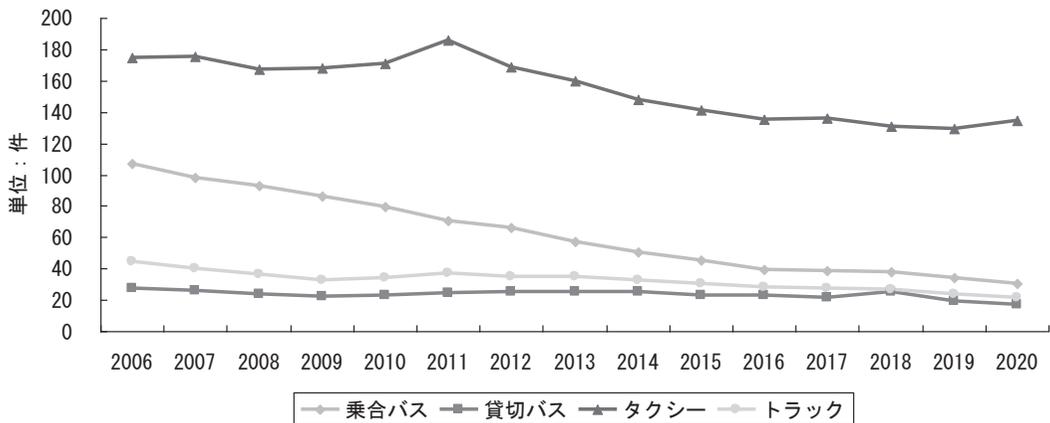
台まで増加)。背景には、インターネット通販による宅配便の利用拡大があります。コロナ下でも、巣ごもり需要で宅配便の利用は拡大しました。そのような中での軽貨物の走行距離当たりの事故件数の増加をどうみるのか。軽貨物運転者の働き方などとあわせて、検証する必要があるかと思えます<sup>4</sup>。

(2) 運転者の健康起因による「重大事故」

国土交通省では、重大事故を集計しています。

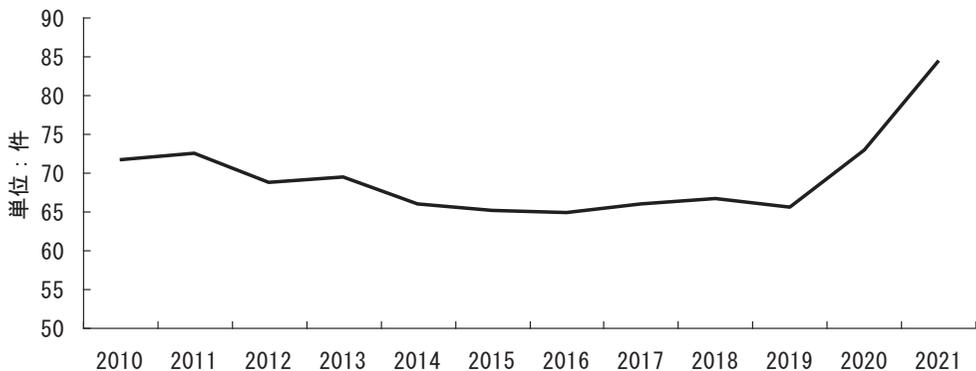
自動車事故報告規則に基づき自動車運送事業者から報告された事故の統計で、ここでいう「重大事故」とは、事故報告規則第2条に規定する事故をいいます。具体的には、(1)自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの、(2)10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの、などなどが列挙されている中で、ここで取り上げるのは、(9)運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの(運転者の健

図表2-11 業態別に見た事業用自動車による走行距離1億キロ当たりの交通事故件数の推移



資料：警察庁「交通統計」、交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、国土交通省「自動車輸送統計調査」より。  
出所：国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書 [第1分冊] 事業用自動車の交通事故統計」各年版より作成。

図表2-12 事業用軽貨物運転者による走行距離1億キロ当たりの交通事故件数の推移



注：変化を分かりやすくするために最小値はゼロではない点に注意。  
出所：警察庁「交通事故の発生状況」、国土交通省「自動車燃料消費量調査」より作成。

4 『週刊東洋経済』2022年5月21号の特集「崖っぷちの物流」に掲載されている諸論文を参照。有料ですが、インターネット上でも読むことができます。https://toyokeizai.net/articles/-/591395

康状態に起因する事故)です。

図表2-13のとおり、2020年のそれは286件発生。乗合バスとトラックで多く発生しています(接触、衝突を伴うものに限れば、トラックが多い)。

原因となった疾病は、全業態を合計すると、心臓疾患が47件、脳疾患が37件、呼吸器系疾患が27件と上位を占めます。前二者はトラックで多く29件、22件です。いわゆる過労死(脳・心臓疾患)の労災補償状況データと符号します。乗合バスでは、呼吸系疾患20件、消化器系疾患13件、熱中症11件などが多いです。

推移をみてみます(図表2-14)。現在の集計方法になった2002年からのデータですが、件数が拡大しています。2014年のバス事故件数の急増は、特定の一事業者の報告が急増したことによる、と聞いていましたが、その後も全体として、増加傾向にありました。2019年、20年は連続で減少をしました。

但し、20年はコロナで各モードの走行距離が減少していますから、そのことが影響している可能性を考慮する必要があります。今後どのように推移していくか。全産業労働者に比べて自動車運転労働者は平均年齢が高い(「賃構」)によれば、タクシー運転者は平

均年齢が60歳に達するなど突出して高い)ことも、今後の懸念材料の一つです。

### 3. 労働規制の不十分な強化——労政審での「改善基準告示」の見直し

拙稿(注釈1)に書いたとおり、自動車運転労働者の働き方を改善する議論が政府内で行われていたのですが、残念ながら、不十分な改善に終わってしまいました。

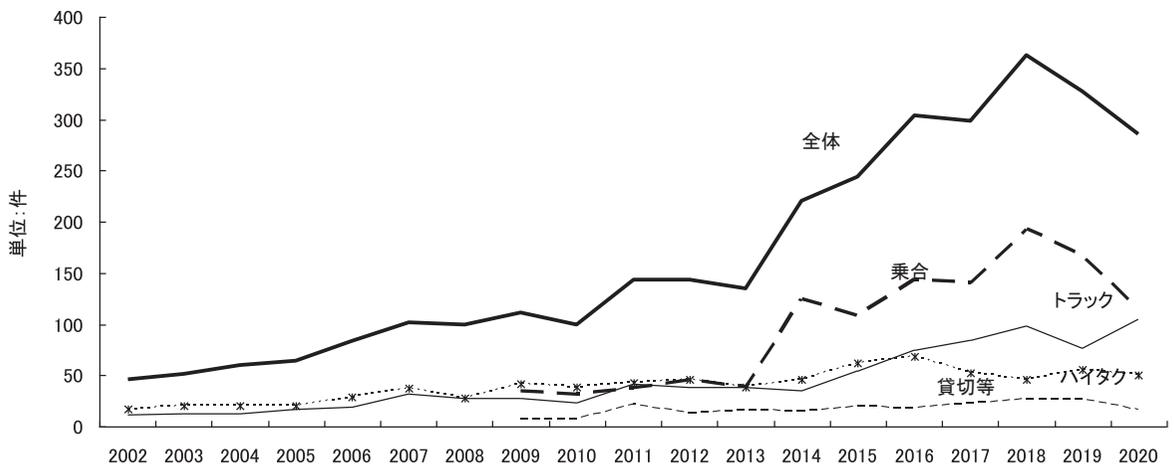
要点のみ触れておきます。すなわち、2018年6月に制定された働き方改革関連法によって、日本ではそれまで、労使協定さえ結べば野放図な時間外労働をさせることが可能だったのに対して罰則付の上限規制が設けられたこと、しかしその上限規制の水準が著しく低かったこと、にもかかわらず、その規制の適用から外された一つが彼ら自動車運転労働者でありました。その後、厚生労働省

図表2-13 業態別の運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況

	事故件数 (件)	うち、接触、 衝突等を伴う ものの件数	死者数 (人)	重傷者数 (人)	
バス	乗合	115	5	3	1
	貸切	14	3	1	0
	特定	2	0	0	1
ハイタク	50	20	13	15	
トラック	105	42	31	16	
合計	286	70	48	33	

出所：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報 2020年」2022年3月

図表2-14 業態別の運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況の推移



出所：国土交通省自動車交通局「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書〔第2分冊〕自動車運送事業用自動車事故統計年報」より作成。

「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、「改善基準告示」の見直しに係る作業などが行われています。

冒頭でも紹介したとおり、自動車運転労働者の労働条件の向上を図ることが目的に掲げられながらも「改善基準告示」の規制水準は非常に低いという問題がありました。その象徴が例えば、勤務と勤務の間の時間である「休息期間」が8時間以上確保されていれば問題はない、というものでした。通勤に要する時間もこの「休息期間」に含まれます。

皆さんも、ご自身の生活で考えていただきたいのですが、例えば23時に仕事を終えて帰路についたとして、翌朝7時には出社させられることが、いかに心身にとってきついか。先にみた普段私たちが利用するバス運転者たちの声をリアルに想像して欲しいのです。

あるいは、トラック等の拘束時間は1か月293時間まで、バス等の拘束時間は4週平均で1週間当たり65時間まで、それぞれ可能とされており、しかも、労使協定があるときは、という特例で、時間の延長がさらに可能になっています。例えば、トラック等では、年3516時間を超えない範囲で1か月320時間まで、というように。拘束時間と労働時間とは異なるとはいえ、過労死が容認されているのではないかと、言わざるを得ません(さらに言えば、一部の大企業を除けば、労使協定の締結が果たして適切に行われているか疑問です)。

労政審では、こうした改善基準告示の水準がどこまで見直されるかが焦点で、とくに争点になったのが休息期間でした。EUでは原則11時間が設定されているのに対して日本では、勤務間インターバルの設定は努力義務にとどまります。結果、実際に導入している企業は2020年1月時点で5%に満たず、導入を予定・検討している、まで含めても約2割にとどまります。

そのような中で今回の審議では、当初11時間への改善案が事務局から出されたのに対して、使用者側委員からの強い反対で9時間案が出され、まずはバス、タクシーでは9時間の改善にとどめられることが決定しました(トラックは、本稿脱稿時点では未決着)。

議事録は公開されていますから、使用者側委員がどのようなことを主張していたのか、労政審に提出された労働者調査の結果はどう活用されたのか(されなかったのか)、なぜ11時間に踏み切ることができなかったなどはきちんと分析される必要があります。この点は研究上の課題です。

#### 4. まとめに代えて

自動車運転労働者が直面している問題を駆け足でみてきました。現状を改善する上で求められていることを簡潔に述べたいと思います。

第一に、やはり自動車運転労働者の働き方の改善(労働規制の強化)が必要です。罰則付の時間外労働の上限規制が2024年度には導入されますが、一般労働者とは異なる長い水準が適用されます。ILOとWHOの研究によれば、週55時間を超える労働が健康(虚血性心疾患、脳卒中)へのリスクとされています(ILO 駐日事務所「長時間労働が心臓病と脳卒中による死亡者を増加させる可能性をILOとWHOが指摘」2021年5月17日)。週55時間超の労働は、月の時間外労働の65時間に相当します。時間外労働の上限規制をもっと短くする必要があるでしょうし、今回は9時間への改善にとどまった休息期間(勤務間インターバル規制)も長くすることが必要です。それは、自動車運転労働者の労働規制だけでなく、日本の労働者の労働規制の強化と連動させながら進められるべき課題であると思います。理念法とはいえ、2014年に制定された過労死等防止対策推進法も活用されるべきでしょう。

なお、歩合制のウェイトが大きいために時間外労働を短くすると賃金収入が減少してしまうことを考えると、最低賃金の大幅な引き上げ(運転労働者の産業別最賃の設定も含む)や、非正規雇用者・再雇用運転者が強いられる賃金格差の是正など、賃金規制の強化も必要です。

第二に、省労働力化を進めることです。第一にあげた労働規制の強化は、運転者一人当たりにも容認される労働量を減らすことになるため、現在の輸送需要を前提とするなら、より多くの労働者を必要とすることになります。現在でさえ運転者不足が予想されている中で、この道を選択することは容易ではありません。労働力が無

尽蔵に存在することを前提とした輸送のあり方が厳しく見直される必要があります。

トラックを例に言えば、運送業者にその負担をしわ寄せさせる非効率な荷待ち時間の削減、過剰なジャストインタイム輸送の解消、パレットを活用した輸送の効率化、長距離運行を回避した「中継輸送」の導入や「共同配送」、再配達回避や時間帯指定の配送の削減などが思い浮かびます。いずれも、荷主との間の不公正な取引慣行の見直し、荷主による協力が欠かせません。そして、便利な生活を手放すことは容易ではなくとも、まずは、労働力の無駄な使われ方を改めるといふ点になれば、広く消費者の賛同も得られるのではないのでしょうか。

なお、自動車から鉄道利用への転換というモーダルシフトも、取り組まなければならぬ大きな課題でしょう。

商品のその安さは誰かの犠牲で成り立っていないか、という視点は、規制緩和問題で警鐘を鳴らしていた内橋克人氏（2021年逝去）のいう、「自覚的消費者」という考え方と重なり合います。その思いを具体的な法制度などに落とし込んでいくことが必要です。

自動車運転労働者を被害者にも加害者にもさせない取り組みが当会に期待されています。微力ながら私も研究で貢献ができたと思います。

## 参考文献

- 上畑鉄之丞（1993）『過労死の研究』日本プランニングセンター
- 加藤久道（2020）『交通事故は本当に減っているのか？——「20年間で半減した」成果の真相』花伝社
- 上岡直見（2022）『自動車の社会的費用・再考』緑風出版
- 刈屋大輔（2020）『レポートトラックドライバー』朝日新聞出版
- 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』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』交通運輸

## 政策研究会

- ———（2022）『交通政策の提言2022——コロナ危機を乗り越え、持続可能な社会を実現するために』交通運輸政策研究会
- 国土交通省（2021）『令和3年版 交通政策白書2021』勝美印刷株式会社
- 首藤若菜（2018）『物流危機は終わらない——暮らしを支える労働のゆくえ』岩波書店
- 橋本愛喜（2020）『トラックドライバーにも言わせて』新潮社

（北海道札幌市在住）

## 過去の会報に掲載された川村雅則さんの論文です。

- 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：現下の自動車運転労働をめぐる問題
- 107号：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

## 中日新聞記事への抗議から ビジョンゼロ冊子送付に至る顛末記

上田晋一

事の発端は、2022.3.24に名古屋市瑞穂区田辺通6交差点で発生した交通事件でした。青信号の横断歩道を渡っていた小学生2人に信号無視のクルマが突っ込み1人が殺された事件でした。この事件を受けて、4/22付けの中日新聞朝刊の「ニュース×子育て 小学生の事故」という記事が掲載されました。

中日新聞というのは、自動車産業総本山たる東海地方、名古屋を中心としたエリアではメジャー紙であり、トヨタ関連記事で売り上げ部数が変わるから積極的にトヨタの情報を発信すると公言している、車社会のプロパガンダ紙と言える風潮の新聞です。以前警察がいわゆる「ハイビーム運動」(夜間の歩行者発見のため前照灯を上向き=ハイビームにするよう指導する運動)を展開したとき(今もやってはいますが)、同紙が60km/h走行を前提とした車目線の一方的な安全を強調した記事を掲載したのに対し、私はまず速度節制が重要であると抗議をしたことがあります。その時は何の返事もありませんでした。元より返事など期待はしていませんでしたが。

今回の記事は、青信号の横断歩道を渡るといって何の落ち度もない子供たちが、「被告は交際相手との待ち合わせに遅れ急いでいた。爪切りをしまおうとしてわき見運転をしていた」などという安全確保の義務を一切放棄した「自動車運転無資格」の運転者に殺された事件についてですが、案の定というかいつも通りというか、子供や親に自衛を要求する内容でした。何の落ち度もない子供たちが殺されたにもかかわらず。内容を要約してご紹介しますと

「横断歩道一時停止の徹底やながら運転はしないことを心にとどめよ(識者)」と運転者に促し、子供の特性として「視野が狭く車に気づくのが遅れる」ことを指摘しながらその一方で、「駐車中のトラックや電柱の陰など視界の悪い場所で

は車が来るかもと注意することを意識づけたい。横断時には手を上げるよう促すのもいい」「親子で通学路をチェックして(識者)」などと被害を受ける側である子供と親に自衛を求め、責任を転嫁するようなことを識者の意見として記しています。また、路上駐車が違法行為であることには一言も触れていません。

「危険に応じて臨機応変に対応できるのは高学年になってから(識者)」、という大人ですら時には難しいことを小学校高学年になればできるという現実を無視した認識にもあきれざるばかり。

最後は「特に低学年の子供はどうしたら安全を確保できるか親や教師など大人が考えるべき(識者)」と締めくくられていました。

これらの内容はクルマ社会において加害側であるクルマの暴力を、殺される側の子供たちに自分の身は自分で守れと迫る責任転嫁であり、自己責任論の押し付けです。車目線の傲慢さが現れています。これがクルマ社会プロパガンダ紙の意識かと思うと、心底腹が立ちました。いてもたってもいられず、中日新聞に対して抗議文を送りました。その内容をご紹介します。

中日新聞社 O記者様

表題の記事を拝読いたしました。

感想を申し上げます。正直この記事の様な中身は、交通事件をなくし、過度な車依存社会からの脱却を訴えて活動している身としては受け入れられません。

本文の中身について複数の点について疑問に思います。

子どもの事故原因について違反がないケースが最も多いと言いながら、なぜ車の違法行為を少し指摘する程度でおわり、その後の文章は子どもに自衛を促すものへとつなげていくのでし

ょうか。そもそもこの記事の原点は、3/24の瑞穂区田辺通6交差点における轢殺事件であり、あの事件は車運転者の完全な無責任運転であったことは明白です。子供たちはなんの落ち度もなく殺されたのです。それなのに車運転者への糾弾は少しで自衛策を書き連ねるのは、殺された子供たちの死を冒瀆するものではないでしょうか。飛び出しへの注意、いつ車が来るかわからないことの意識づけをおっしゃいますが、まるで殺された子供たちに向かって「お前たちの注意力不足だ」と言っているように聞こえます。自衛できなかった子どもたちが悪いと。

飛び出しの例では、道路の向う側に友達がいるとそっちに意識が集中する旨を指摘されますが、そういうシチュエーションならば大人でも周りへの集中力はそがれますよ。まして子供たちが無邪気なのは自然のことです。それを無視して子供に注意を促すなど残酷なことであり、そんな状況を作り出している車社会がおかしいと思います。

子どもは視野が狭く車に気づくのが遅れるとおっしゃいます。しかしここで掲載されているトラックが路駐している写真はどうか。横断歩道の手前に止めて死角を作り危険な状況を作り出しているのはこのトラックですよ。しかも違法行為です。(道交法44条3項)

私も時々こういう止め方をしている車両を見ますが、この場合トラックの陰の歩行者を想定して徐行する通過車両などほとんど見ません。危険な状況を作り出しているのは

明らかにこのトラックでありその他通過車両です。この状況で横断歩道をわたるのは大人でも危険です。それを子供は視野が狭いか注意力が弱いかというのはあまりに酷いのではないですか。

またここでも書かれて、昨今警察が躍起になっている横断者の手上げアピールですが、信号のない横断歩道では、横断しようとする歩行者を見たら車が止まるのがルールです。歩行者が止まるかの判断と責任はクルマ側にあります。渡

るかわからなかったら止まるだけの話です。歩行者が意思表示をする必要は全くありません。それがルールです。手を上げて意思表示をすることが当たり前になってしまえば、同調圧力の強いこの国では手を上げない者は攻撃対象になりたとえひき殺されても歩行者が悪いとバッシングを受けるでしょう。

クルマ優先意識を固定化・強化をするもので手上げ運動はやめるべきです。

最後のところで、臨機応変に判断できるのは高学年になってからと教頭先生はおっしゃいますが、高学年だろうが低学年だろうが、小学生にそんな高度な判断力を期待できますでしょうか。

本当にそんな判断力や注意力があるなら、小学生にも自動車の運転免許を認めれば良いと思います。人身事故が減らないのは、歩行者に車をよける能力や判断力があるという傲慢な勘違いの結果だと思います。

(警察が発表する人身事故件数は、『加藤久道交通事故は本当に減っているのか? - 「20年間で半減した」成果の真相』で語られる自賠責保険支払い件数との乖離で、実際の事故件数がいかに加減なものであり、2000年初頭の約100万件から減っていないのは明らか)

以上、違和感を感じる点を申し上げましたが、本当に自動車による加害を無くしたいのなら、加害行為をやめさせる、させなくするしかありません。

スウェーデン発祥のビジョンゼロという考え方があります。これは交通事故を無くすには、自動車運転者の責任で終わらせるのではなく、道路管理者の責任であり、道路環境をより安全なものに変えていく、という考え方です。そして子供たちへの交通安全教育は意味がないことも謳われています。子供は無邪気に動き回ることが当たり前であることを受け入れているのです。

もちろん現実に車が行きかうこの日本社会にあって、なんとか子供を守るための行動は必要だと思います。しかしメディアの呼びかけとし

では順番が違うと思います。社会の中の問題点を批判的に見つめるのがメディアの役割ではありませんか？モノ申す先は被害者側ではなく加害者側にはありませんか？まず糾弾すべきは、警察や行政がクルマの利便性を第一に考え、その利便性と引き換えの危険な状況を、子供に押し付ける姿勢を取り続けることではないでしょうか。中日新聞としては、トヨタに忖度して車一辺倒の視点からの脱却は言えませんか？その結果クルマ社会という自己責任社会を強化していることに気づきませんか？

普段貴紙を拝見していて自民党政権の冷淡な自己責任社会観を批判しているように見受けられますが、こと車社会というカテゴリーにおいては「政権側」に立っているように思います。

非常にもったいないなと思います。どうか一度視点を改めてほしいと思います。車社会の問題を人権問題として捉えていただきたい。そのために「ビジョンゼロ」の理念を読み込んで欲しいと思います。

.....

これだけ辛辣な車社会批判に対して返事が来るとは思ってもみなかったのですが、記事を書いたO記者から返信メールが来ました。いわゆる「ご理解下さい」という内容のものではありませんが、最後のところでビジョン・ゼロという考えは知らず、勉強したいという事でした。正直に言っただけうれしかったです。もちろんO記者が勉強したいと言ったことが即ち今後の記事に反映されるとか中日新聞の気風が変わるとは思いませんが、確実に手ごたえを感じたのです。

当会発行の、会員の今井博之さんが書かれたビジョン・ゼロについての冊子をO記者に参考として送りましたところ、なんとご丁寧にはがきを送られてきました。そこには「ノルウェーでの子供の事故ゼロを達成したとのこと、不可能ではないことが分かった。今後関連取材を続けたい」というものでした。わが意を得たり、とまでは申しませんが、あんなクルマ目線の記事を書いていた人がこれだけ柔軟に問題を考え、かつ真摯に返事を書いてくれて、今後の前向きな関心を表明してくれるというのはなかなかないと自画自賛しております。

私も含めて、メディアに対して抗議や意思表示をしてもなんの反応もなく無力感に陥る我々の同志は多いと思います。しかし今回の顛末を考えると、声を上げ、行動することは無駄ではないと思えました。訴える上で大切なのは、命、人生、人権に視点を定め、加害と被害の構図を倒錯させることへの怒りや悲しみと言った想いを文章に込めることではないでしょうか。

今回、この長文は中日新聞のホームページに掲載されていたご意見メールからいわゆる「WORD」で作成した文章を送りました。ホームページの『編集局 読者センター<center@chunichi.co.jp>』のリンクから自動的にメールソフトが立ち上がり、そこから送る形だったので字数制限はありませんが、他の新聞のようにいわゆるメールフォームからの送信ですと、字数制限があるかもしれませんので、文章を送るなら注意が必要かと思えます。

皆さまのご参考になれば幸いです。  
(愛知県名古屋在住)

## 存続の危機に立たされる地域の鉄道 ～鉄道と道路のダブルスタンダードを問い直す～ 井坂洋士

### 国土交通省の「検討会」

国土交通省設置の有識者会議「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」<sup>[1]</sup>が2022年2月から計5回開催され、7月25日に「提言」が公表された。この検討会の名称からは想像しづらいが、JR各社が抱えるローカル鉄道の切り離しに主眼を置いたものであることを新聞等も見抜いていたようで、大きく報じられていた。

この「提言」においては、特急列車や貨物列車が運行する線区は「JR各社による維持を強く期待」するとともに、危機的状況にある線区への対応は「鉄道事業者と地域の協働」が基本原則だと整理している。つまり、鉄道の維持は鉄道会社と自治体にほぼ丸投げで、国は主体的には関わらないと宣言しているかのような「提言」に眩暈がした。

しかしどうだろう。特急列車や貨物列車が運行する線区は、道路でいえば「国道」に相当する役割を果たしているわけだ。言わずもがな、国道は国が保有し維持管理している(自治体への委託を含む)。ところが鉄道は、国道級の幹線区間であっても民間会社による維持を強く期待するというのだ。

その国道並みの幹線鉄道路線に結節して地方

をつなぐ地方鉄道路線は、道路でいえば「主要地方道」(道路法第56条に基づき国土交通大臣が指定する道路)となるだろう。主要地方道は自治体が保有し、維持管理に要する費用は50%を上限に国が補助している。ところが国は(道路には税金を投じて維持するが)鉄道を維持する責任はないと逃げ道を付けているかのようだ。

### 「国鉄改革」の成れの果て

「提言」では、他のモード(交通手段)では担うことのできない鉄道特有の機能とは何かと問いかける形で、議論の誘導を試みている。そもそも鉄道が他のモードでは担うことのできない機能しか担ってはいけないという道理はないはずだが、これはJR各社への援護射撃なのだろう。

JR各社からは、鉄道は大量輸送機関であって、輸送人員が減少する中では他のモード(バスなど)へ転換すべきという主張が為されており、一見すると合理的に映る。会社の利益確保と株主還元へ責任を負う民間会社の経営者の主張としては、理に適っていると言えるだろう。

しかし鉄道は単なる商売の道具ではなく、「公共交通」という呼称が示すとおり、公共性の高い事業だ。ゆえに欧州をはじめとする先進諸外国では、鉄道は国や地方自治体の交通政策の下

で、公営または公有民営で運営されることが多いのだが、日本では逆に「国鉄改革」の名の下で公有事業を民有(株式会社)化してきた歴史が今も続いている。

今から35年前、1987年4月の国鉄分割民営化へと至る「国鉄改革」において、1つの国鉄が担っていた鉄道事業は旅客と貨物に分割され、さらに旅客は6社へと細かく分割された。そのうち三島会社(JR北海道、四国、九州)には大きな収益源(大都市圏や新幹線など)

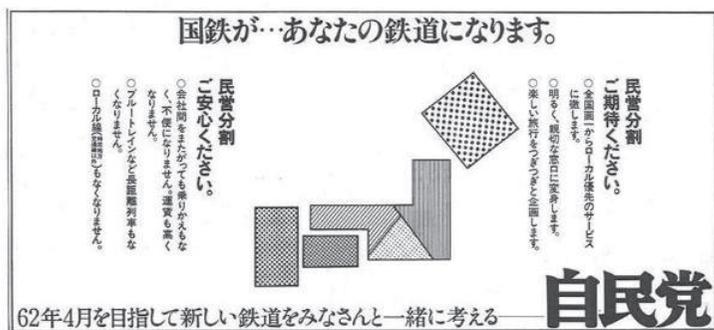


図1 「国鉄改革」が進められる最中の1986年5月22日付け全国紙に掲載された新聞広告「ローカル優先のサービスに徹します」「ローカル線もなくなりません」と明記されている

が無かったため、経営安定化基金(当初の想定利回りは7%台といわれる)を積んで、その利息により赤字を補う仕組みが設けられた。

ところがこの仕組みははなから画餅であった。1987年から始まった超低金利政策<sup>[2]</sup>によって早々に機能不全に陥り、三島会社の経営体力を削りに削った。JR九州<sup>[3]</sup>を除く2社には追加の支援<sup>[4]</sup>が行われているが、純粹に鉄道への支援というよりも、「国鉄改革」における政府の失策の責任逃れをしているようにも見えてしまう。

一方、本島会社(JR東日本、東海、西日本)は新幹線と三大都市圏から上がる収益で地方ローカル線を維持できるとされた。こちらはしばらくの間機能したが、人口減少が予測される状況で必ずしも持続可能な仕組みではなかった。

さらに大都市圏の鉄道においてもATS(自動列車停止装置)などの保安設備、交通バリアフリー法に基づくエレベータ、エスカレータ、スロープ、バリアフリートイレなどの設置と駅員等による案内、ホームドア等の設置、災害対策などの費用が増しているが、これらに公的な補助が出ることはあるものの、少なからず鉄道事業者の負担(巡り巡って乗客の運賃負担)となっている。

そうした持続不可能な仕組みに追い打ちをかけるかのように、相次ぐ震災、気候変動(地球温暖化)に伴う気象災害の深刻化<sup>[5]</sup>と、2020年からの新型コロナウイルス感染症(コロナ禍)による通勤・出張等の移動需要の減少および風評被害が襲いかかった。



図2 2022年7月18日に発生したJR美祿線・湯ノ峠<sup>ゆのとう</sup>～厚保<sup>あつぼ</sup>間の土砂崩れ(出典：JR西日本資料)  
[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220720\\_04\\_dosya\\_1.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220720_04_dosya_1.pdf)

気候変動にはモータリゼーションが加担しているし、コロナ禍も本誌100号(2020年6月号)での筆者の指摘が悪い方向に的中してしまい非常に落胆しているが、それがなくても人口減少による需要減は遅かれ早かれ直面した問題だ。

JR北海道は2016年11月より「**当社単独では維持困難な線区**」を公表し<sup>[6]</sup>、「アクションプラン」<sup>[7]</sup>を策定して沿線自治体との協議を始めたが、さらに2020年のコロナ禍による急激な需要減が引き金となり、比較的経営状況が厳しかったJR西日本が2022年4月に<sup>[8]</sup>、続いてJR四国とJR九州が5月に<sup>[9]</sup>、最後にJR東日本が7月に<sup>[10]</sup>、相次いで「**ご利用の少ない線区の経営情報を開示**」した。コロナ禍を発端に、鉄道の存廃問題がほぼ全国に波及する形となった。

(JR東海は2022年7月時点で同様の情報開示はしていない。)

## 道路と鉄道のダブルスタンダード

かつて1968年に提起された「赤字83線」から始まり、続く1980年の「特定地方交通線」においては、旅客輸送密度<sup>[11]</sup>で4千人未満という基準が示され、該当する線区は地方自治体が引き受けるか、廃止・バス転換すべきとされた。ただしピーク時の乗客が多くてバス転換に向かない路線と、代替道路が未整備、積雪で通行不能になる線区は例外とする規定が設けられた。これまで国の経済を担う交通軸として整備ないし国有化されてきた鉄道だが、この約20年間で、国は鉄道を手放して乗客(および貨物)の運賃負担と沿線自治体に負担させる大きな政策転換が為されたわけだ。

1960年代といえば、自動車の激増を理由に路面電車が続々と廃止された時代だ。1967年には東京都交通局が財政再建団体に指定され、その後わずか5年の内にほとんどの都電(荒川線を除く)が廃止された。そうした動きと呼応するかのようにはじめた「国鉄改革」も、交通政策の観点ではモータリゼーションと表裏一体の動きだったと言えよう。

その後30年あまりの間、海外では鉄道復権の動きが広がったが<sup>[12]</sup>、日本では平成を過ぎて令和になった今もなお、「昭和」を引きずったまま、

「鉄道から自動車へ」と黴臭いモータリゼーション政策が続いている。今回の動きも、細かな数字が変わった程度で大きな枠組みは変わっていないから、鉄道から道路へ、列車から自動車へと、モータリゼーション政策の一続きだと理解できる。

1960年代以降のモータリゼーション政策により、道路は税金で／鉄道は運賃（と自治体負担）で維持するというダブルスタンダードが植え付けられてきたが、鉄道も道路も国や地方の経済を支える重要な交通網であることに変わりはないのだから、諸外国を見習って、鉄道にも道路にも公平に予算配分する仕組みへと改める制度改革こそが国の役割だろう。

そもそも、道路はB/C（費用対効果）が1未満（投資に対して効果が下回る、いわば社会的に「赤字」の状態）であっても建設されているのだが、これはまず議論にもものぼらない。ところが鉄道の話になると掌を返して（経営的な）「赤字」議論が白熱するのも、おかしなダブルスタンダードだ。道路も鉄道も対等に評価されるべきだろう。

残念ながら国の基本政策はまだ変わる様子が

ないが、いくつか状況の変化も見られる。近年の2つの事例を見ていこう。

### 「赤字」議論からの脱却を

鉄道のバス転換によるデメリットのひとつに、多くの場合、所要時間が延びてしまうことがある。例えば2016年から4年かけて存廃が検討された滋賀県の近江鉄道の場合、全線（米原～貴生川）の所要時間が鉄道の84分から、バス転換すると149分と見積もられていた。

道路建設の際には、便益として所要時間の短縮効果が必ずと言っていいほど見積もられる。ならば、鉄道をバス転換することで生じる所要時間の増加、言い換えれば鉄道を残すことによる時短効果も評価されるべきだろう。

また、既存の鉄道を活かさず廃止してしまえば、鉄道を利用していた人たちが自動車に乗り換えるわけだから、道路渋滞を悪化させ、道路整備の追加負担が生じる。モータリゼーションを進めたい人たちには願ったり叶ったりだろうが、正直に試算したら鉄道を残す方が割安に済むことが判明したわけだ。

近江鉄道では鉄道存続のクロスセクター効果

（鉄道事業の収支に限らない様々な効果）を試算し、代替バスの運行や道路整備などの費用を考えると、鉄道を維持する方が安くあがることから存続が決まった<sup>[13]</sup>。鉄道を考えるときに「営業係数」<sup>[14]</sup>だけで判断しては見誤る。鉄道単体は「赤字」であっても、鉄道の社会的な便益は高いことが確認されたわけだ。

マスコミをはじめ、世間では鉄道事業の「赤字」が独り歩きする傾向が見られるし、実際これまで多くの鉄道路線が「赤字」を理由に廃止されてきたが、鉄道がもたらす社会的な便益に真剣に向き合って検討された事例は、意外にも少ない。近江鉄道でクロ



図3 国土交通省近畿運輸局『地域公共交通 赤字＝廃止でいいの?』より、クロスセクター効果の概念図  
[https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/cross\\_sector\\_leaflet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf)

スセクター効果が検討されて認められたことは、画期的なことだったと思う。

ただし、国任せではこうはならなかったろう。近江鉄道の例は、滋賀県および沿線自治体が主体的に取り組んだからこそ出来たことだ。

### 定量化が難しいクロスセクター効果

もうひとつローカル鉄道において画期的な出来事が、今年10月にある。福島県会津地方と新潟県魚沼市を結び山間部を走る典型的な「赤字ローカル線」として知られるJR只見線が、豪雨災害で分断されてから11年越しに全線再開するのだ。

今年の7月29日から一般公開が始まった映画『霧幻鉄道』は、2011年7月の「新潟・福島豪雨」により寸断された只見線が全線復旧にこぎ着けるまでを描いたノンフィクション作品だ。作中では仕掛け人となった星賢孝氏に密着するとともに、鉄道復旧へと動き出す沿線住民の姿を活写している。沿線住民が自治体を動かし、ついには国をも動かして、鉄道による全線復旧にこぎ着けた<sup>[15]</sup>。

詳しくは全国の映画館で順次上映されている本映画を観ていただきたいが、鉄道には人や物を運ぶ機能のみならず、地域に列車が走っていることで生まれる価値もあることを伝えている。只見線のクロスセクター効果は、近江鉄道のそれよりも定量的で数値化が困難であろうことと、所与のものではなく沿線住民と自治体が動いたことで生まれた価値であることが伝わるだろう。

### 公共交通の機能を失わせてきた「まちづくり」

そうとは言っても、鉄道は乗客が乗ってこそそのものだ……その意見には筆者も賛同するが、鉄道は幹としての交通手段であり、駅と目的地をつなぐ枝葉となる二次的交通手段があってこそ役割を發揮できるものだ。

従来は、鉄道駅などの拠点を中心に市街地が形成され、そこに都市機能が集積していた。この駅から徒歩〇分の場所に都市機能が揃っている街であれば、鉄道はただ走るだけで、その機能を存分に發揮できる。

ところが、1960年代以降のモータリゼーシ



図4 映画『霧幻鉄道』パンフレットより  
<https://www.mirufilm.com/mugen/>  
右上のカメラを構える男性が星賢孝氏

ン政策は、道路開発とともに街を破壊した。商業施設や病院、役所などの公共施設を含む都市機能が、公共交通網を無視して拠点から離れた道路沿いに移転・展開するスプロール化が、公共交通を機能不全に陥れた。

この道路整備とスプロール化に、沿線自治体が大なり小なり係わっているのだから、鉄道の再生に沿線自治体が果たすべき責任は大きい。1960年代以降の公共交通を無視した道路・自家用車偏重の「まちづくり」を改めることなしに公共交通の維持・再生は成し得ない。その過程において地域住民を巻き込んでゆく取り組みも必要になってくるだろう。

### 鉄道事業者がすべきこと

一方で、交通事業者にもすべきことがあるだろう。

「埒外<sup>らちがい</sup>」という言葉が示すように、鉄道会社とりわけ元国鉄のJR各社と第三セクター会社の多くは、ラッチ(改札)外のことは関心の外であったように思う。

元々民営であった大手民鉄は鉄道駅から結節するバス路線を巡らせるとともに、拠点となる

駅やバスターミナル付近に商業施設を展開するなどの「沿線開発」をしてきた。自ら「まちづくり」の一端を担うことで、鉄道離れを食い止めたわけだ。

ところが旧国鉄のJR各社と第三セクター会社はほとんど「まちづくり」に係わってこなかったし、駅から先へ行く乗客の足を考えることすら放棄していたのではなからうか。

JR各社は今回、「赤字ローカル線」のバス転換を示唆しており、すでに自らバス路線を営業している所もあるが、「赤字ローカル線」が走る地域では路線バスも赤字だろうし、バス転換したところで乗客が増えるわけではなく、黒字化は見込みづらいただろう。問題の先送りにはなっても、解決にはならない。

優れた経営者には、問題の先送りではなく、お客に価値を提供することを考えてほしい。

街の機能が駅から離れてしまった今、乗客には駅から目的地への二次交通が欠かせない。駅から歩いて行ける場所に目的地が無いなら、乗客の足を伸ばす手助けをすべきだ。例えばJR東日本は2021年5月にシェアサイクル<sup>[16]</sup>運営の「HELLO CYCLING」と提携したが、地方ローカル線の駅にはくまなくシェアサイクルを設置しても良いのではと思う。乗客が持ち込む自転車をそのまま載せられる「サイクルトレイン」も一助になるだろう。このように乗客の立場に立ったサービスを提供することこそ、鉄道各社が率先して取り組むべき営業努力なのではと思う。

## 【脚注・出典】

1. 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について（国土交通省）[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk5\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000011.html)
2. 1987年以降、公定歩合を年利2.5%に引き下げた。さらに2008年の「リーマン・ショック」以降は政策金利が0%近くまで下がる「ゼロ金利政策」が続いている。これにより日本国債10年物の利回りは7%を大きく下回り、ここ数年は0.3%未満となっている。
3. JR九州は経営の多角化により観光列車や鉄道以外での収益を増やしたことから、2016年に経営安定基金を取り崩して上場会社になっている。
4. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が借り受けて市場金利を大幅に上回る金利を支払い、利子を補填する形で支援しているが、市場金利よりかなり高い金利を支払って穴埋めする不透明な構造になっている。

しかも当初想定7%には遠く及ばず、さらに無利子貸付も行われているが、これは返済する必要がある。北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社の経営状況等について（会計検査院、2016年2月）<https://report.jbaudit.go.jp/org/h27/ZUIJ12/2015-h27-Z4048-0.htm>

5. 本誌101号（2020年9月号）掲載の拙稿「鉄道を襲う気候災害」も参照
6. 当社単独では維持することが困難な線区について（JR北海道、2016年11月18日）<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf>
7. 地域交通を持続的に維持するために（JR北海道）<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/>
8. ローカル線に関する課題認識と情報開示について（JR西日本、2022年4月11日）[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411\\_02\\_local.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf)
9. 線区別収支と営業係数の公表について（JR四国、2022年5月17日）[https://www.jr-shikoku.co.jp/03\\_news/press/2022%2005%2017.pdf](https://www.jr-shikoku.co.jp/03_news/press/2022%2005%2017.pdf)  
JR九州は5月27日の社長定例会見での言及 <https://www.jrkyushu.co.jp/company/info/data/senkubetsu.html>
10. ご利用の少ない線区の経営情報を開示します（JR東日本、2022年7月28日）[https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220728\\_ho01.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220728_ho01.pdf)
11. 1日・1kmあたりの平均利用者数
12. 宇都宮浄人『鉄道復権 自動車社会からの「大逆流」』新潮選書、2012年3月刊、ISBN 978-4-10-603701-6
13. 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）2020年3月25日の協議会資料に掲載されている。<https://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kendoseibi/koutsu/305179.html>
14. 鉄道などの営業成績を測る際によく使われる指数。100円の収入を得るためにかかる費用で、100未満ならば黒字、100以上は赤字となる。あくまで事業単体の営業成績を測る指数なので、クロスセクター効果などの社会的便益は無視される。
15. JR只見線の復旧については、本誌90号（2017年12月号）「失われるローカル鉄道、残るローカル鉄道～三江線と只見線」、および本誌105号（2021年9月号）「全線復旧に向けて工事が進むJR只見線」も参照されたい。
16. 従来の人手を介して貸出・返却処理をするレンタサイクルと違い、今のシェアサイクルは無線通信機能を使って運営費を抑えることができる。無人駅であっても設置可能だ。

## 【参考】

- 映画『霧幻鉄道』全国で公開中の劇場情報 <https://www.mirufilm.com/mugen/#theater>
- ケイティ・アルヴォード著、堀添由紀訳『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、2013年10月刊、ISBN 978-4-560-08326-0

（神奈川県川崎市在住）

## 鉄道ローカル線問題・北海道新幹線並行在来線と大糸線の事例

安彦守人

クルマ社会に圧倒されている鉄道ローカル線。このままでは雪崩のごとく廃止に追いやられてしまう。今回はその背景、そして活路はあるのか考えてみる。

官官(キャリア官僚と地方公務員)は鉄道存続派と鉄道廃止派に分かれているように見える。両派がマスコミに観測気球的な記事を書かせると思う。例として北海道新幹線の並行在来線問題について。新函館北斗から長万部まで旅客鉄道どころか貨物鉄道としても全廃、在来線の線路を剥がそうという記事は鉄道廃止派から出されたものであろう。

一方、第二青函トンネルを建設して、貨物鉄道と道路を通す計画があるという記事は鉄道存続派が書かせたものであろう。

今年2月に函館本線の通称・山線(長万部～倶知安～小樽)の廃止が決定されてしまった。国のインフラとして2000年の有珠山噴火時の旅客・貨物の迂回ルートとなった機能を残すことを否定されてしまった。もし再び大災害が起こって海沿いのルートが遮断されてしまった場合の貨物輸送は、苫小牧からの海運に任せると明言したこととなる。ともあれ函館本線・山線は「廃止」ではなく鉄道施設を撤去しない「休止」としておく選択もあるはずである。

クルマ社会に圧倒されて潰されかけている鉄道。国会において、鉄道事業者の組合側、管理者側からの「送り込み」国会議員が不在になってしまったことも相対的地位低下につながっているのだと思う。

国鉄キャリアOBの参院議席はずっと続いていたが近年途絶えた。JR東日本総連(組合)出身議員は落選したまま再挑戦はしていない。

私鉄総連代表は西東京バス出身の森屋隆氏(立憲民主党)。公共交通界にとってその存在は意義あることだと思うが、なぜ鉄道界として空席を埋めようとししないのか。

元・民主党国会議員だった三日月大造氏は滋賀県知事に転じ、2024年度からの交通税(県民税との表記もあり)の社会実験を主導した成り行きが期待されている。これまでも存廃議論になった近江鉄道は上下分離によるいわば実質県営化がスタートした。普段鉄道を使わない県民をどう説得するかを含めて期待して見守りたい。

次に輸送人員減少の一途をたどる大糸線(JR東日本とJR西日本に分断)の事例を紹介する。この7月末にJR東日本の区間別の輸送量と赤字額が細かく公表された。

大糸線は鉄道として活用できる、潜在能力ある事例としてもっと注目すべきであろう。逆に言えば、ここを崩されて一部区間でも廃止したら全国的に雪崩を打ったように鉄道廃止が進むと危惧する。

北アルプスの絶景は日本有数。これは大きな財産。長野県と近県を結ぶ観光の位置づけでも外せないはず。行き止まり路線でないことから各地からの直通列車も企画できる。

まず今年2月にJR西日本の存廃問題の象徴として糸魚川～南小谷が報じられた。2019年の平均通過人員(輸送密度と同義)102人で営業係数(100円の営業収入を得るためにどれだけの営業経費がかかるか)は2693。(続報でコロナ禍の2020年は同50人)限界集落さながらの冷酷な数字である。

7月下旬に公表されたJR東日本の区間別データによると信濃大町～白馬間の2019年度・平均通過人員は762人で営業係数1088。白馬～南小谷間の平均通過人員は215人で営業係数3852(続報のコロナ禍2020年は126人で営業係数8358)と厳しい現実が判明した。

平均通過人員4000人が国鉄末期の廃線日安であった。クルマ社会により時代は変わり、鉄道路線見直し協議開始の平均通過人員は、今回の有識者の答申で1000人となった。特急・貨物列

車の走行など例外条件も含まれる。

また本来社会インフラであるべき夜行列車の廃止も利用者減少につながっている。夜行バスは夜中のトラックの波をかき分けて走る。よって過労運転トラックとの事故のリスクも伴う。よってむやみに廃止するべきではなかったと思う。

1987年の国鉄分割民営化当時に旧国鉄の鉄道管理局境のまま南小谷でJR東西2社に分断。その当初はスキーブームもあり京阪神からほぼJR西日本自社線のみとなる直通列車多数が白馬まで乗り入れた。その後スキー人口も約20年で6割減少し、スキー臨時列車は運転されなくなった。その後2015年に開業した北陸新幹線の糸魚川駅に大糸線が直接乗り入れている優位さを活かす施策はほぼ何もなかった。

スキー人口のピーク時1998年の長野五輪で長野市内～白馬へのバス道路が整備され、白馬と首都圏とのメインルートがこちらに移行したことも大糸線の凋落を加速させた。逆コースとなる地元民の首都圏への用務もこのルートがメインとなっているようだ。

いっそ大糸線をJR東日本に一元化してはどうだろう。バスターで差し出す在来線が無いので北陸新幹線の数キロと引き換えの形はどうか。大糸線の列車の設定が柔軟になる。

首都圏から白馬への夜行臨時列車もこの夏は1本も設定されていない。並行する民間高速バスに丸投げした形になっている。

JR東日本はテコ入れとしての快速列車「リゾートビューふるさと」がほぼ通年、金土日の3日間運転している。長野～松本～南小谷で1往復しているが、宣伝不足と思われる。

豪華クルーズ列車「四季島」を白馬や糸魚川まで組み込んではどうだろうか。日光線にも導入したのだから諸問題はクリアできるだろう。利用客は少ないが売り上げに計上される。

まとめとしては、廃止論議俎上の鉄道路線の全てを残せとは言えない。明らかに使命を終えた路線もある。ただ選別してでもここは絶対守



大糸線白馬駅付近(JR東日本エリア)

らなければならない路線・区間についてはあきらめず、廃止したい勢力と抗戦するべきだと言いたい。

鉄道など公共交通へより多くの補助をせよとの世論に対しては、国費投入は悪という考え方があり、こうした考え方に対する同調圧力が存在する。これまでクルマ社会推進で道路に二桁多い投資をして来たのに、それを国民に気付かせないように進めるから始末が悪い。マイカーおよび事業用自動車のEV化論議、自動運転導入、脱炭素、エネルギー問題とも密接に関わってくる。これへの最適解は難しいが求めなければならない。これだけ明白な気候変動すら矮小化したい勢力からの諸々の圧も掛かるだろう。

ともあれ公共交通は50年、100年単位でどう国費を投じるか構想を練っていくべきもの。現状の施策はあまりに近視眼過ぎる。第二東名高速構想時は、貨物鉄道併設だったとはっきり記憶している。実現していればまた物流も違ったことであろう。

身近なところでは鉄道・バス事業者側はマイカー族がクルマを使わずに思わず乗りたくなる快適な車両と座席を提供してほしい。特別料金を払わなくても十分快適であればさらに上位の優等列車や特別車両へ特別料金を積極的に支払おうという好循環になると思うのだが。

(東京都八王子市在住)

本年2月にしんぶん赤旗に連載された当会の記事の一つとして「公共交通は国が支えるもの」という記事を書きました(会報107号に掲載)。

公共交通については大きくは2つの点を改革していくべきと考えています。1つは、国の責任として国が税を注ぎ込み支える体制とすることです。これについて赤旗に書きました。

今回はもう1つの点を述べます。赤旗の記事の続きとして読んでいただきたいと思います。住宅立地・都市施設の立地について規制誘導を加え公共交通を利用することが便利・有利となる都市へ向けて再編するということです。

赤旗の記事は世話人会でチェックを受けました。今回の投稿はそうしたことはなく、杉田の個人的見解として提起します。

### 自然資源指向トリップと都市機能指向トリップ

私たちは基本的に住む場所を自由に選択することができます。

居住地を拠点に生産のために・所得を得るため交通移動します。また居住地から生活(・消費)のために交通移動します。

移動・トリップの内容を大きく自然資源指向トリップと都市機能指向トリップに分けてみます。

前者は農地、林地、海、自然観光地を目指したトリップで、その関連の人流と物流を含めます。後者は店舗・病院・学校・サービス施設・事業所や友人知人を目指したトリップで、その関連の人流と物流を含めます。

前者は目的地が個々に分散することが多いので、人流について関係者が集約した形で移動するのは容易ではなく、自動車で個々ばらばらに行うことが合理的となることが多いと考えられます。

後者は店舗・病院・学校・サービス施設・事業所の立地場所がまとまっていれば、あるいは友人知人がばらばらに住むことなくまとまって

住んでいれば、人流について公共交通を利用した集約的な交通が合理的になることが少なくないと考えられます。

### 都市機能指向トリップを公共交通へ

現在、多くの地方では、また都市部でも郊外地域では、ばらばらに居住しているため、都市機能指向トリップを自動車に依拠することが合理的な場合が多いと考えられます。

ばらばらに居住することを止め、集住を図る、都市機能も分散立地するのではなく都市拠点に集約立地を図る、これが都市機能指向トリップを公共交通に導く、すなわち公共交通の利用拡大を図る基本的な方策と考えます。集住地と集住地、集住地と都市拠点を公共交通で結べば公共交通の利用客数は分散居住・分散都市機能立地する場合よりも遙かに増やすことが可能になるはずで

### 農林漁民も集住を

そのためには、集住地から農地や林地、あるいは漁港へ、自動車通勤する形を標準とする必要も出てくると考えます。

農林漁村では、一つの世帯から発せられるトリップは自然資源指向トリップと都市機能指向トリップと両方あるわけですが、後者の集約を目指して現在の自由な分散居住を集住に誘導する都市計画が必要と考えます。

広い家に住みたい、自然に親しみたいなどから集住を敬遠する方もおられるでしょう。集住のメリットより分散居住のメリットが大きい世帯は分散居住すればよいでしょう。

集住のメリットが相対的に大きくなる社会システムづくりが必要とされます。分散居住のデメリットを合理的に大きくする可能性も検討する必要があります。分散した場合に、ネットワーク系の施設とサービス(道路、上下水道、通信、電力、救急、介護、バスなど)の整備と維

持費用が大きくなることを居住者の負担に反映させることが考えられます。

### 集客施設の再配置を

日本の都市づくりで広範に見られたのはクルマ対応型の都市施設の立地でした。駐車場を広く取れる場所への立地が当たり前となりました。市役所・県庁の郊外への移転、公立病院・市民病院の郊外への移転、大型ショッピングセンターの郊外への立地等です。

既存の都市集積から離れた場所でのこれらの施設については、申し訳的にバスでアクセス出来る様に手当されることが多かったのですが、公共交通利用者にとっては交通時間が長くなる、1カ所で複数の用事を済ますことが出来なくなる等の不利益をもたらしました。クルマ利用者本位の都市作り、クルマを使えない者を軽視した都市づくりでした。

鉄道駅近くへの広域集客施設の立地、既存の中心商業地への広域集客施設の立地を進め、公共交通を利用してそこへアクセスしやすくすれば、クルマを使う必要あるいはメリットを小さく出来たはずでした。

公共交通が至便の場所へ都市施設の集約再配置を進める必要があります。

至便の場所は高地価で非現実的との批判が出るかもしれません。そうだとすれば至便の場所一帯の土地利用規制を用途別に細分化し土地需

要を絞ること、および固定資産税制において地価に応じた累進的な税率を導入するなど土地税制の見直しが必要です。

一方、駐車場用地の手当てに要した費用をクルマ利用者に負担させる仕組みがあれば、都市施設の郊外立地がクルマ利用者にとってのメリットである状態は縮小すると考えられます。

### 都市計画と公共交通計画を一体化すべき

公共交通を利用できるようにするには、バスの停留所が、あるいは電車の停留所(駅)が自宅の近くに存在しなくてはなりません。バスの停留所は自宅から300m以内に存在するように図る、電車の停留所(駅)は自宅から500m以内に存在するように図る事が必要です。

日本の都市作りにおいて、交通は道路さえあれば良いという考え方が横行してきたと思います。バスのネットワーク、電車(路面電車・地下鉄を含む)のネットワークをあらかじめ想定した都市作りを行うべきでした。

市街化区域はバス停から300m以内、電車の停留所(駅)から500m以内の範囲になるように設定すべきでした。今後においては、公共交通のネットワーク計画を改めて導入/実施するか、それを出来ない部分について市街化区域の縮小を図っていくことが必要と考えます。

(千葉県松戸市在住)

## 投稿

# 重大事故が起こる一因は、片方優先ルールにある

小島 啓

交差点での出会い頭や右直の重大事故が日常的に発生しています。また、事故にならなくても、隣の車線や交差する優先道路になかなか入れず、困ることはドライバーの皆さんもよくあるのではないかと思います。

なぜこのようなことが起きているのでしょうか？ 私は、現状の片方の交通を優先とする交通ルール(以下、片方優先ルール)に問題があると

考えます。本投稿では、この片方優先ルールの問題点と対策案について、私の考えを述べたいと思います。

### 片方優先ルールとは

本稿で扱う片方優先ルールとは、下記に列記する車交通が交差や合流する様々な状況において、主に道幅が広い道路や直進車を優先とし、他

方の車は優先車を妨害してはいけないという交通ルールのことです。

- 道路が交差する場合
- 道路外から道路に進入する場合
- 右折や転回時に反対車線を横断・合流したり、反対車線左折車に合流する場合
- 道路や車線が合流する場合
- 複数の車線がある道路で車線変更する場合
- 駐車車両を避けることにより反対車線にはみ出す場合

## 片方優先ルールの問題点

片方優先ルールの問題点について、大きく分けても以下5点考えられ、それぞれについて詳細を説明します。

1. 優先か否かを間違え易い
2. 判断ミスした場合の被害が大きい
3. ルールを遵守すると進めない
4. 急発進・急加速せざるを得ない
5. 渋滞を発生させる

### 1. 優先か否かを間違え易い

道幅が同等の場合、「止まれ」の標識や中央線の有無だけで優先か否かを判断する必要があり、信号等に比べると見落としの可能性が高くなると考えられます。特に、優先側の道路が曲がっている場合等では、間違え易くなると思われます。

### 2. 判断ミスした場合の被害が大きい

優先車は、非優先車が出て来ないと思って徐行せずに速い速度で進行するため、非優先車が優先か否かを間違えたり、優先車を見落としたり接近速度を見誤る等の判断ミスをしてしまった場合、速い速度で衝突し、衝撃や被害は当然大きくなります。

もちろん、ミスをしなければ良いため、現在の交通安全の活動では、ミスをしないようにしようという啓蒙活動が主に行われています。しかし、労働安全等の基礎となる安全工学的には、人間は一定の割合で必ずミスをするを前提として、ミスをしてもし小さい被害で済むような環境を構築することが原則となっています。このため、判断ミスが発生しやすい場所を速い速

度で走らせるという現状の交通ルールは、安全工学の原則に明らかに反しています。

### 3. ルールを遵守すると進めない

優先側道路や車線の交通量が多い場合(渋滞を含む)、交通ルールを厳密に守って優先車の交通を全く妨害しないようにすると、交差・合流が半永久的に不可能になります。また、高速道路入口等の合流部では合流車線上で停止せざるを得ないことになります。また、見通しの悪い場所では、交差する優先車の進路にはみ出して妨害しない限り、安全を確認できず、進むことはできなくなります。このため、実際は、交通ルールに違反して優先車両に譲ってもらって(妨害して)交差・合流することが一般的に行われています。

このような、法規のルールと異なる曖昧な独自ルールで道路交通が運用されているため、運転者それぞれで解釈が異なり、それによる事故の危険性や運転者のストレス、トラブルが発生しています。例えば、車線変更時に隣車線の車が入れてくれると思ったら急に塞がれてぶつかりそうになったり、対向車渋滞時に右折したらバイクがすり抜けて来たりすることであり、皆さんも、運転中に何度か遭遇しているのではないかと思います。

また、今後普及が予想される自動運転車の開発においても、立往生せずに走行させるためには、交通ルールに違反する動作を車の制御装置に行わせることになるため、実際に合っていない交通ルールについて、以前より数多く問題提起されているようです。

### 4. 急発進・急加速せざるを得ない

優先側の交通量が多く、速く流れている場合、非優先車が優先車を妨害ないように合流・交差するためには、車列が切れるタイミングに合わせて急発進・急加速する必要があります。その際に、焦ったり周囲の安全確認が不十分になったりして、歩行者等を妨害したり見落とししたりする可能性が高まると共に、衝突した場合には、車が急発進・急加速中であるために歩行者等に重大な傷害を与えることになります。特に、交差点右折後の横断歩行者との事故は、この要因が一因と考えられます。

このように優先車を妨害しないという交通ルールを遵守することが逆に危険な状況を生じさせることになっており、現在の交通ルールは安全よりもスピードを重視していると言えます。

## 5. 渋滞を生じさせる

優先側の交通量が多いと、非優先車はほとんど進行できずに流れが滞ります。特に、右折レーンが無い1車線の道で右折待ち車が居る場合、たった1台の車が長い渋滞を引き起こすことがあります。このように、交通をスムーズに流すという点においても、非合理的なルールであると言えます。

また、このような渋滞の発生により運転手が苛立ち、優先車の直前で交差・合流したり、信号が赤になってから右折したりする等の危険な行為を増加させる問題も生じさせていると考えられます。

## 対策案：先着優先ルール

以上のように、現行の片方優先ルールは多くの問題を含んでおり、重大な事故や日々の交通トラブルの元凶となっています。この対策として、交差・合流地点に先に到着した車両を優先とするルール（以下、先着優先ルール）への変更を提案します。なお、先着優先であっても、自分の進行により相手車両が急減速せざるを得なくなる状況では相手を優先とします。また、ほぼ同時に交差点に到着した場合は、自分の左方の車両を優先させます（現状と同じ）。

## 実際の通行方法

先着優先ルールを適用した場合の、各状況での通行方法は下記の通りになります。

- 信号のない交差点や、道路外からの進入、道路外への右折時は、道路幅や直進かどうかに関係なく、先にその場所に着いた車が先に進みます。前方に交差・合流する車が見えたら、急減速にならない限り必ず減速して先に行かせます。双方の交通量が多い場合は、交互に進行することになります。
- 信号があっても、右左折時に対向車と信号が分離されていない（右折や左折信号が無い）場合は、上記と同じ方法となります。

- 車線変更や合流は、先に進行している車が優先となります。合流される側（直進側）であっても、横の車が自車より前に居て合流の意思を示してたら、必ず譲る必要があります。
- 駐車車両により交互通行せざるを得ない場合では、反対車線にはみ出す側であっても、先にその場所に到着していれば優先となり、後から来た反対車線の車は待つこととなります。

上記の通行方法は、現在でも譲り合いのマナーとして、特に渋滞時には実行している人が多く、それを常時のルールとして明確化したものとも言えます。また、現状でも優先が決まられてない交差点も数多くあり、そこでは先着優先が行われているため、それを全条件に拡張したと考えることもできます。

なお、欧州等で一般的な環状交差点（ラウンドアバウト）は、ロータリー内を回る車両、つまり交差点に先に到着した車両が優先であり、同様の考え方であると言えます。

## 先着優先ルールのメリット

先着優先ルールのメリットは、下記7点が考えられます。

1. 優先か否かを間違えにくい
2. 判断ミスした場合の被害が小さい
3. ルールが明確
4. ゆっくり余裕を持って進行できる
5. 渋滞が発生しにくい
6. 信号が減らせる
7. 横断歩行者妨害が減る可能性

### 1. 優先か否かを間違えにくい

標識や中央線の有無に依らず、先に到着した方が優先なので、間違えることが無くなります。ただし、相手車両が速い速度で近くに来ている時は相手が優先になりますので、その判断の違いは生じる可能性があります。

### 2. 判断ミスした場合の被害が小さい

前方に交差・合流車が見えれば、直進車は必ず減速を準備することになるため、もし間違えて衝突しても、被害は小さくなります。なお、衝突のエネルギーは速度の2乗に比例するため、例

えば衝突速度が60km/hから30km/hに下がれば、衝突エネルギーは4分の1に低減されるため、乗員の傷害度合いも格段に低下し、車体の歩道などへの飛び出しも大幅に減ると考えられます。

### 3. ルールが明確

現状のようにルールに違反して各運転者が独自の判断をする必要が無くなるため、判断違いによる事故が防げると共に、合流等でもスムーズにストレスなく運転することが出来ます。また、自動運転車であっても、交通ルールに従えば、スムーズに通行することが出来るようになります。

### 4. ゆっくり余裕を持って進行できる

交差や合流する車であっても、先に到着していれば優先となり相手が止まってくれるので、相手車列の間隔を気にすることなく、ゆっくりと余裕を持って安全に進行することができます。特に、初心者や高齢者等、運転に自信が無いドライバーであっても、焦ることなく、安全優先で運転することができます。

### 5. 渋滞が発生しにくい

交差・合流地点に到着した車から順番に通行できるため、信号が無い、又は右折信号が無い場所で、片方だけが長時間停止・渋滞することが発生しなくなります。特に、右折待ち車を避けられない場所でも右折車に車線を塞がれる事が殆ど無くなるため、改善効果が大きいと考えられます。

また、詳細は次項に述べますが、信号(又は右折信号)の廃止が出来れば、信号の時間と交通量が合っていない時に起こる、青で車が通らないという無駄な時間が無くなり、渋滞が少なくなると考えられます。

なお、信号が無い交差点では、現状で非優先となっている側の車の流れが増える分、現状で

優先となっている方の流れは減少するため、上記の右折車に塞がれる場合以外では、全体としての車通過量は大きく変わらないと思われれます。

### 6. 信号が減らせる

交通量があまり多くない交差点では、信号が無くても先着順に秩序を保って通行できるため、信号が不要になると考えられます。それにより、信号の維持管理費用を節約できます。なお、ラウンドアバウトも信号が不要ですが、設置に広い敷地が必要となるため、先着優先ルールの方が有利であると言えます。

また、信号のある交通量が多い交差点でも、右折と対向直進・左折は交互に通行できるため、右折信号は不要になります。ただし、歩車分離を目的に右折信号を設けている場合は除きます。

### 7. 横断歩行者妨害が減る可能性

本投稿で提案している先着優先ルールは車同士に関するものですが、横断歩行者に対しては、現状でも横断しようとしている歩行者を発見したら車は止まる必要があり、車同士の先着優先ルールと同様の動きです。このため、車同士の先着優先ルールを導入すれば、横断歩行者の妨害が減る可能性が考えられます。

### まとめ

重大事故や日常の運転時の困りごとの原因探求から、交通ルールの問題点を検討し、先着優先のルールを提案しました。本提案を実際に実施するには、他にも色々な検討が必要と思われれますが、重大事故の減少等、非常にメリットが大きいと考えられますので、今後、会員の皆様でもご検討いただくと幸いです。

また、ご質問、ご意見等がありましたら、hiraku.kojima@gmail.comまでご連絡ください。

(神奈川県横浜市在住)

だれかを傷つけ、殺す者を「加害者」と言い、だれかに傷つけられ、殺されていく者を「被害者」という。

たとえば戦争のように殺し、殺されることが意識的に行われるのか、あるいは過ちで無意識に行われるのかの違いはあるにせよ、ひとを殺し、傷つけ、ひとに殺され、傷つけられることに変わりはない。

クルマの走る様は、まるでサバイバルゲームだ。一瞬でひとの命さえ奪いかねない。クルマ対クルマは互いにぶつからないように僅かな隙間を縫って走っている。しかも猛スピードだ。相手のクルマを追い抜くクルマ。対抗するクルマ。横から入り込むクルマ。同時に、バイクが吠えている。そのなかをすり抜けていくひとや自転車。幹線道路はもちろん、狭い道や生活道路さえ混沌としている。そのなかで事故に遭わないという保証はない。事故は当然のごとく高い確率で起こるべくして起こるのだ。サーキット場さながらの環境のなかをまるで曲芸師のようにハンドルを握ること自体、生きるか死ぬかを目の前にした行為でしかない。そして、事故を起こしたドライバーは罰せられる。しかし、その罰は驚くほど軽いのだ。

歩行者の立場からすれば、クルマはまるでミサイルのように轟音を上げて自分の脇を走る暴力装置である。幼い子が父親に手を引かれて歩いている。若い母親がベビーカーに赤ちゃんを乗せて歩いている。透明なビニールで幼児を覆って、母親が自転車を漕いでいる。

朝、ランドセルを背負い、列を作って黙々と歩いて登校する小学生。カバンを手を下げて歩く中学生。背中にバッグを背負い、自転車で走っていく高校生。黙々と歩く出勤のサラリーマンたち。その傍をクルマは轟音を上げ、ひっきりなしに走っている。ひとは戦場のなかに身を置いている。

混沌の中で事故は起きる。人間の能力を何千倍も拡大したクルマというマシンの操ること、人間は多くの悲劇を味わわなければならないのはめになってしまったのだ。

赤信号で止まり青信号で歩くこと、右側を歩くこと、横断歩道を渡ること、その上に右見て左見て、また右見て渡らなければ身の安全が守れない。道を渡ろうとしても、無謀なクルマは突っ込んでくる。交通ルールは人間をロボット化し、ルールを守っても、いとも簡単に裏切られることを歩行者は身をもって体験する(幼い子どもたちでさえ、信頼すべきおとなたちによって……)。

クルマは静なる者への暴力的な侵害。

クルマがエンジンを始動させる。走る。そのとき、人はなんらかの影響を受ける。地面を唸らせる不気味な騒音、鼻を突く毒ガス、暗闇に慣れた目に突き刺さる眩いヘッドライトの光、いつ襲ってくるかわからない身の危険による恐怖感。地上のミサイルによるインパクトは、人間の存在、感覚、魂の平安を侵害する。

クルマは日々わたしを疲弊させ、ストレスが神経を苛んでいく。

クルマは人間の生活を便利にしたが、それらが排出する産物が他者に喜びや爽やかさなど、微塵も与えることはない。鉄とガラスで閉ざされた鎧のなかで守られる命、対する外にいる頼りなく無防備な生身の命。そのギャップはあまりにも大きく、理不尽でさえある。

そのことはあたりまえのこととして、これからも続いていくだろうか。そしてこれからも同じように、膨大な犠牲者が生まれ続けることだろうか。それでも、人間の意識や社会が変わることはないのだろうか。

暴力的に命をうばわれた数えきれない多くのひとたちは、そんな世の中をどう思っているのだろうか？

(鳥取県鳥取市在住)

私たちの社会に絶えることのない殺人事件、交通事故。そして今、あろうことかロシアによるウクライナへの軍事侵攻。恐ろしい世界になっています。

2022年4月19日で3回目の命日となった“池袋暴走事故”について記します。かけがえのない2人のご家族を失われた松永拓也さん(35歳)の、交通事故撲滅への思いは大きく報道されています。(悲しみの遺族は松永さんだけでなく、この“会”にもおられますし、いろいろ運動もされ報道されていますが、3回忌ということで“池袋暴走事故”をとり上げます。)

3年前、事故が起きたときのメディア報道を私は思い出します。松永さんは愛娘・莉子ちゃんを失った悲しみ、苦しみに耐えられませんでした。当然のことです。そして松永さんは、亡き妻・真菜さんのことを、「生きていく上で自分を支え、自分を励ましてくれたかけがえのない妻だった」と泣きながら訴えました。この証言を私は忘れることができません。敬愛しあう家族、こんなすばらしいものはありません。松永

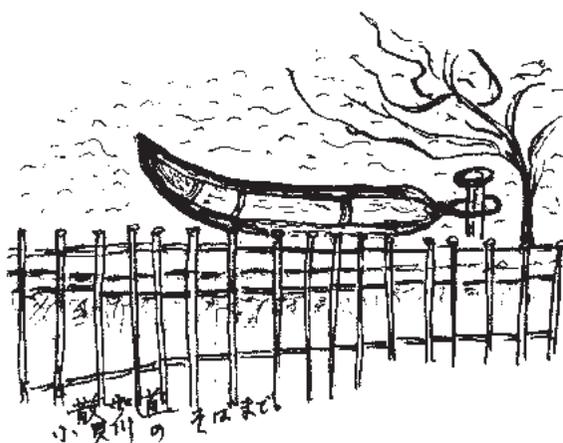
さんの失ったものは大きく、松永さんの家族へのゆるぎない愛情が交通事故撲滅運動に向かわせたのだと思います。

松永さんは3周忌の日、22年4月19日の毎日新聞朝刊で語っています。「加害者だってつらい交通事故。だれも加害者にも被害者にもしたくない。悲惨な交通事故をなくしたい」という松永さんの思いを、私たちは共有したい。

日々道を歩くと、狭い道も広い道もクルマであふれています。“人”よりも何倍も大きいクルマ。圧迫感を感じます。ドライバーを責めるわけではないけれど、クルマの存在を“冷たく”感じます。用があって運転している忙しいドライバーのみなさん、心して運転してください。そして、以前にも何度か書きましたが、乗らないで済ませることができるときは乗らないでね。

交通事故の被害者にも加害者にもならないように、私たちの“会”は、これからも発信し続けねばなりません。

(茨城県龍ヶ崎市在住)



散歩道にて  
(会員K・Tさんの絵)

## 『自動車の社会的費用・再考』

上岡直見著

緑風出版

2022年5月刊

A 5版276ページ

2,700円+税

ISBN 978-4-8461-2208-9

C0036



経済学者である故・宇沢弘文氏が1974年に著した『自動車の社会的費用』は、今も版を重ねて読み継がれています。宇沢氏は、強引に突き進むモータリゼーションに対し、交通事故や自然環境破壊、渋滞等の負の側面の対策費(社会的費用)を、本来は自動車所有者・使用者が負担すべきであるとしてその額を試算し、クルマ社会の弊害を世に問いました。

以来半世紀が経ちますが、宇沢氏の警鐘はどこへやら、交通死者が年間1万人以上も出続けようが排ガスによるぜん息被害が広がろうが、国はクルマ利用を制限するどころか減税政策でクルマ購入をあおり、台数が増えすぎて渋滞すれば自然をさらに壊して道路を増やし、クルマに便利な社会を築く一方で、公共交通網は衰退するに任せてきました。

その結果、今や都市部以外では、年老いても体調不良でも貧乏暮らしでも自分で運転しないと生活に支障が出る社会になっています。この現状を、本書の著者上岡直見さんは「クルマ強制社会」と呼んでいます。クルマ天国からクルマ依存に、やがて気づけばクルマ強制に——。移動したければ事故のリスクも費用も含めて自己責任で運転せよ、という現実を物語るこの言葉に、うなづく国民は多いのではないのでしょうか。

上岡直見さんは、『クルマの不経済学』『地球はクルマに耐えられるか』『市民のための道路学』『鉄道は誰のものか』『自動運転の幻想』など、30年近くにわたりクルマ社会の負の課題——交通

事故、クルマの排ガスや騒音、道路建設問題、自動車優遇政策と公共交通軽視政策の不均衡、また、燃料電池車や電気自動車、先進運転技術等への疑問等々——について、多くのデータを分析して問題提起し続けています。

今回の新著は、そうした蓄積の上に、新たな考察を加え、現代の自動車の社会的費用について考察しています。兒山真也氏(兵庫県立大学教授)をはじめ複数の学者の研究を参考に、大気汚染、気候変動、交通事故等々の分野ごとの社会的費用を分析し総合した試算を車種別に提示しています。専門知識のない私には驚くしかない数値ですが、その数値だけでなく、さまざまな問題の指摘に考えさせられる点が多くあります(中には疑問に感ずる点もありますが、ここでは記しません)。

たとえば、日本における人命の経済的価値は欧米に比べて桁違いに低いという現実、駐車による空間占有の問題(車の大部分は停まっている)、炭素税の逆進性など自動車税制の問題、トラックの社会的費用は走行距離当たりでは大型車の値が大きいが輸送量当たりでは小型車の方が桁違いに大きいという現実等。また、物流においてJR貨物は3兆7800億円の社会的費用(大気汚染、交通事故、道路混雑等々)の回避に貢献しているという試算も示されています。自動運転などIT技術活用推進派の提案をビジョン通り実行すると、データ流通量の増大により電力消費量は2030年には今の15倍に膨張するという話も、重い警告です。

著者は、『社会の各分野で「車がないと不利益・不便・不安」という領域を解消(軽減)する対策自体が、社会的共通資本の充実を促す対策となる』と記しています。そのためにはどんな対策が必要か、課題を考える上で多くの人に読んでほしい本です。

(足立礼子 東京都三鷹市在住)

## 『子どもがおつかいに行ける社会』

神田 厚 著  
幻冬舎ルネッサンス新書  
2022年7月刊  
新書版 222ページ  
990円(税込)  
ISBN 9784344940444



本会会員の神田厚さんが本を出されました。クルマ社会への問題提起も随所に込められています。執筆者からご紹介いただきます。(会報係)

\* \* \*

「クルマで子どもたちを運ぶことは、生きる力を育む機会を奪っている可能性が大きいと、私は思います。」

『子どものしあわせ』(草土文化、2005年3月号)の特集「クルマ優先でなく生命を守る街づくり」に寄稿した拙稿の締め言葉です。

この度出版した拙著『子どもがおつかいに行ける社会』も、その思いを引き継いで書きました。“クルマ無し子育て”の楽しみ方を語るため

に、会報に投稿した「駅伝送り」(58号)「駅伝送り(その2)」(59号)を、加筆修正して盛り込みました。また、コロナ禍の中で安易にクルマ利用に走る流れを食い止めるために、子連れで公共交通機関を利用することの意義も指摘。登下校へのスクールバス導入に対しても、異論を唱えました。

本著はネットや書店でも購入できますが、初版の2千冊は、いくら売れても私には1円も入って来ない自費出版本です。

私がこの本を出したのは、売ることが目的ではなく、多くの方に私の考えを知ってもらうためです。

そこで皆様をお願いしたいのは、お近くの図書館へのリクエストです。もちろん、購入頂いても嬉しいのですが、図書館に入れて頂けば、多くの方の目に触れるチャンスが広がります。

素人が出した自費出版本です。放っておけば大部分は出版社の倉庫で化石化し、いずれは紙資源として処分されて行く運命にあると思うのです。“クルマ優先社会”に対する私のささやかな抵抗に、どうか御支援をお願いします。

(神田 厚 三重県津市在住)

川村雅則さんの講演(17ページ参照)について、大きく取り上げられました。

## 過労死ライン4人に1人 ■脆弱な労働規制



トラックやバス、タクシーを運転する労働者はどんな働き方をしているのでしょうか。ドライバーの人権と安全を守る労働規制のあり方をテーマにした学習会が9日、オンラインで開かれました(主催・クルマ社会を問い直す会。労働経済が専門の川村雅則さん(北海道大学教授)の講演を紹介します。

(徳間絵里子)

### 北海道大学教授 川村雅則さんの講演から

私の研究の出発点は、長距離トラック運転労働者の調査です。トラックに同乗して運行時間内の全ての作業や睡眠等を観察する手法を取りました。彼らは深夜時間帯も運転作業に従事し、荷扱いの作業は手作業。荷主の都合で長時間待機もさらです。一度会社を出発すると、寝る場所は運転席の後ろのベッド。サラリーマンが出張先で車中泊などあり得ないでしょう。一瞬の気の緩みも許されない運転労働には、本

来は適切な労働・休息環境が必要で、いわゆる過労死(脳・心臓疾患)の補償状況(心臓疾患)の補償状況計をみると、全体の請求件数936件中、道路貨物運送業は144件です(2019年度)。道路貨物で働く人は労働者全体の30%程度なのに、過労死の請求件数では15%も占めます。認定率も全体を20ポイント以上上回り、仕事はそれだけ過酷だと示しています。

一方、通勤・通学時間帯が忙しい都市部の乗客

バスは、朝夕・夜の勤務が多く、かつ拘束時間が長いという不規則な勤務が続きます。06年データですが、189人のバス運転者の1週間の勤務と睡眠の記録調査によれば、長い拘束時間(グラフィ)に対して勤務日の睡眠は短く、休日の寝だめがはつきり出ました(グラフィ)。それでも疲労は回復せず、健康を起因とする運転者の事故は増え続けてきました。

長時間で低収入

勤務のこうした不規則性や長い拘束時間は、過労死の認定にあたり十分に考慮されていません。昨年度に改定された労災認定基準の運用を注視する必要があります。

政府統計で彼らの賃金と労働時間を見てみましょう。19年の厚生労働省

統計で試算すると、大型トラックやバスでも、年収は全産業平均に比べ100万円ほど低く、タクシーでは200万円の差があります。逆に労働時間は全産業と比較し200~400時間以上も長い。しかも、より実態に近いとされる総務省統計では年々改善がみられるものの、過労死ラインで働く人がコロナ前で4人に1人の割合でした。

背景に規制緩和

問題の背景には、交通分野の規制緩和と政策があります。新規参入や増車などの供給調整規制や、運賃・料金の規制が緩和されました。競争が促進され、業界が活性化するとはいわれましたが、需要はそこまで増えず、運賃を引き下げて互いに仕事を奪い合う事態が生じました。脆弱な労働規制は競争の歯止めにならなかったのです。貸切バス業界で悲惨な事故が繰り返されたのは記憶に新しいでしょう。

問題業者は市場から自動的に退出させられるというのはフィクションです。軽井沢のスキーバス事故当時、トラック・バス・タクシー合計で12万を超える事業者に対し、

監督に当たる職員はわずか365人。監査体制は不十分で問題の是正にはつながっていません。交通政策も労働政策も見直しが必要です。

休息期間編引き

18年6月に働き方改革関連法が制定されました。時間外労働の上限が設けられましたが、休日労働分を含めると、毎月80時間・年960時間まで可能というひどい内容でした。でもこの規制さえ適用されていないのが自動車運転労働者です。彼らの犠牲で日本の輸送は成り立っています。

今、政府の労働政策審議会が運転労働に対する規制を検討中です。仕事を終えて次の勤務に入るまでの休息期間が、8時間以上あれば問題なしとされています。これをEU基準の11時間にすべきです。しかし審議会では、すでにタクシー、バスに関しては使用者側の抵抗で9時間の改善にとどめられました。

労働力不足に拍車がかかる中で、事態の打開を国も業界も真剣に考える必要があります。運転労働者を被害者にも加害者にもさせない、市民の運動に期待しています。

グラフ1 バス運転手の拘束時間 (n=1067人日)



グラフ2 勤務日/休日別にみた睡眠(夜眠)時間 (勤務日n=1025人日, 休日n=150人日)



## トラック バス タクシー 運転手の人権・安全は

## 共同代表より

青木 勝

当会は豊かで深い見識をお持ちの会員がたくさんいらっしゃいます。その方のお話をうかがう機会を作りたいと常々考えていました。

今年7月に開催された「オンライン学習会&ミーティング」は、それを具体化することになりました。当会会員であり、北海学園大学経済学部教授の川村雅則氏に講演していただき、そのあと、質疑や意見交換を行いました。参加者は30名を超え、約半数が会員以外の方でした。活発な意見や質問が出され、職業運転手の労働条件の向上や連携が必要であるなど、たくさんの感想をいただきました。

以下は私の感想です。職業運転手の労働条件、労働実態をお聞きして最初に驚いたのは、長距離運転手の車中泊が一般的であるという事実です。自分の常識を再検討させられました。私は路上駐車して寝ているドライバーを何度も見ていたので、運転手が車の中で睡眠をとることは普通のことだと思っていました。しかし、先生

が話されたように、ビジネスパーソンなどが泊まりがけの出張をする際に、車で睡眠をとりなさいと業務命令されることはありません。

車中泊では疲れが十分取れず、運転業務に支障が出て人の命を奪うような事態も出てくるのは明白なことだと思いました。ただ、個人事業者の運転手は経費削減のため、車中泊が一般的になっているだろうと推測されます。クルマ社会を変革していくためには、職業運転手との連携も考える必要があることを学びました。ご講演ありがとうございました。

.....  
今回は10月23日(日)10時より、オンラインで会員の木村護郎クリストフさんと息子さんにドイツの交通事情について伺い、意見交換を行います(詳しくは50ページをごらんください)。会員以外の方も参加できます。皆さんとお会いできることを楽しみにしています。

足立礼子

川村雅則さんの講演を聴いての感想を、紙面の都合もあり、ここに記します。

職業運転手の多くが長時間の不規則な労働を強いられ、過労死亡率が高いのに平均賃金は低い、個人事業主には労働法も適用されない——そうした過重労働の上に物流もバスやタクシーの利便も、つまり私たちの便利な生活が維持されているという現実に、心が重くなります。

職業運転手の健康状態は交通死傷事件に直結します。国は「人命尊重の理念に基づき……究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべき」と交通安全基本計画でうたう以上、運転時に万全の心身状態を保てるような労働条件を定め、監督すべきですが、現実には人命より経済効率を優先してきたことは、規制緩和の例でも明らかです。

道路の安全も運転手の人権も無視した上に成

り立つこの社会を変えていくには、意識の転換が欠かせないと思います。職業運転手は、運転技能や心身機能を定期的に審査することを条件に、その専門性に見合う賃金や労働条件が保障されるべきです。また、物流も人の移動もクルマ依存を強引に進めてきた政策を見直し、鉄道や船舶の利用を高めていくことが、安全面でも環境保全面からも必須の課題です。そうなれば職業運転手の需要は減ってしまいますが、移動・輸送手段の転換やそれに伴う生活の変貌により、新たな雇用の場が生まれるはずで、むしろ多様な働き方の選択肢が広がるのではないのでしょうか。

「便利・早い・安い」ばかりを重視する世の中でよいのか、互いに労働者でもあり消費者でもある人間同士、共食いでなく共存できる経済社会のあり方を考える必要があると思います。

7月10日の参議院選挙に際して公開質問を行いました。昨年の衆議院選挙と同様に、政党の担当者が紙、メールのいずれでも回答しやすいように、テキストをコピーできるような質問状の発送と同時に会の公式ホームページに公開質問の内容を掲載するなどの対応を行いました。回答が寄せられたのは公明党と日本共産党の2党のみという結果でした。多くの政党から回答が寄せられないのは回答のしやすさとはおそらく別の問題でしょう。回答が寄せられなかった政党についても、公開質問状を送ることで当会の要望する政策を伝えることはできているので無駄ではないと思います。クルマ社会の問題は原発や気候危機の問題、安全保障の問題等と違って選挙の争点にはなりにくく、多くの有権者も政党も依然として関心が低い問題だと思います。そ

のため、選挙のたびに公開質問を行なって政党に政策要望を伝えつつ、日々の情報発信による世論喚起や行政機関等への要請行動など、選挙以外の地道な社会運動がより重要であり、事務局担当として情報発信の実務等により力を注ぎたいと思います。

川村さんを講師に招いて開催したオンラインミーティング&学習会は質疑応答の時間にも多くの発言があり、有意義なものになりました。Zoomのチャット機能も使いながら参加者の皆さんの意見、質問をうまく拾えたのではないかと思います。議論を通じて今後さらに会が取り組むべき課題も明らかになりました。事務局としてはまだ使えていないZoomの細かい使い方も知って、次回のミーティングも滞りなく進められるように努力してまいります。

### 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7月31日現在で参加者は86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。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。

### 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~108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、申し込みは青木 勝(会報108号に同封の名簿参照)まで。

当会の会計は窮迫しています。  
2022年度会費の振込みをお願いします。  
当会運営のため、複数口の会費や寄付をお願いします。

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。  
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。  
年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。  
2022年4月1日から2022年7月29日までの会費・寄付払込者は93個人・団体です。払込者のうち40名の方々から複数口の会費もしくは寄付をいただきました。感謝いたします。  
当会の会計は窮迫しております。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、**複数口の会費や寄付**をお願いいたします。  
会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報108号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

Facebook、Twitter、Instagram、ブログ等のご案内

会の活動、クルマ社会の問題をわかりやすく伝えるため、以下のツールを活用しています。「シェア」「いいね」、記事等の引用、投稿(5、6)などでぜひ一緒にご参加ください。投稿には登録が必要で(会員限定)。登録手順は postmaster@kuruma-toinaosu.org へお問い合わせください。

- 1 公式Facebookページ @toinaosu(2014.4.27開設)
- 2 公式Twitter @kuruma66311273(2016.6.8開設)
- 3 公式instagram kuruma.toinaosu(2022.5.26開設)
- 4 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)
- 5 ブログ「脱クルマフォーラム」<http://toinaosu.seesaa.net/>(2014.5.3日開設)
- 6 ブログ「歩行者の道」<http://hokousya.seesaa.net/>(2015.8.9開設)
- 7 Youtubeチャンネル「人にやさしい道&交通」(2021.8.20開設)

▶▶「クルマ社会を問い直すブログ」の新規公開記事(2022.5~7月) 平間健嗣

「信号のない横断歩道で止まらない車と歩行者の“おじぎ”への疑問」

内容 昨今の歩行者のお辞儀を奨励する風潮は「法定の義務」から「思いやり精神」論へのすり替えであると指摘し、運転者が法を守ること＝歩行者の命と身体を守ることが当たり前な社会にしていくことを呼びかけます。(作成者 当会)

「海外に学ぶ安全最優先 歩行者の安全重視の政策、街づくり」

内容 欧州諸国の歩行者の安全を重視した道や街づくり、速度抑制の動きなどの進んだ取り組みを紹介し、日本も世界の進んだ取り組みを参考にして車の利便より命を第一にした社会に変えていくことを呼びかけます。(作成者 当会)

▶▶ 当会ホームページのおもな新規記事(2022.4月末~7月末) 富田悦哉

- ◎ビジョン・ゼロの視点で交通安全対策を(2022.4.23)
- ◎2022年2月 しんぶん赤旗連載記事「クルマ社会と命と人権」(2022.4.22)
- ◎許容できる1年間の交通死者数は「0人」。ビジョン・ゼロの参考になる動画の紹介(2022.5.19)
- ◎【書籍紹介】上岡直見著『自動車の社会的費用・再考』(2022.5.20)
- ◎2022年夏の参議院選挙 政党への「交通政策についての公開質問」と回答(2022.6.12)
- ◎クルマ社会を問い直す視点からSDGsを考える(2022.6.15)

▪ 「オンライン学習会&ミーティング」  
のお知らせ ~ご参加ください~  
《2022年10月23日(日)》

クルマ社会の問題について学び、意見交換を行うオンライン(Zoom)での学習会&ミーティングです。お気軽にご参加ください。

●学習会テーマ

「ドイツの町と交通事情について  
~クルマ中心社会からの脱却をめざして~」

話題提供：

木村護郎ごろうクリストフさん(上智大学ドイツ語  
学科 教授・本会員)

K.Kさん(高校2年生)

歩行者や自転車が優先される、人にやさしい  
街づくりはどのように可能なのでしょうか。市

電などの公共交通の充実、自転車道整備、中心街の歩行者天国化、駐車場の地下化と地上部の公園化など、2021年夏から1年間、ドイツのライプツィヒ市に住んだなかで見たこと、気づいたことを、写真を交えて紹介します。ライプツィヒは、気候危機対応のモデル都市の1つに選ばれて、持続可能な交通計画を策定して急速に変革を進めています。(話題提供者より)

日時 2022年10月23日(日)  
午前10時~12時

申込先 青木 勝(共同代表)

osakahorai551@yahoo.co.jp

★非会員も参加できます。参加費無料。

★参加希望者は10月19日(水)までに、E-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号(緊急用)、ご所属(あれば)を添えてお申し込み下さい。

▪ 「クルマ社会を問い直す」110号原稿募集のご案内 ▪

●次号発行予定：2022年12月下旬

●原稿締切り：2022年10月31日(締切り厳守で  
お願いします)

●送付先：林 裕之(会報108号に同封の名簿参照)  
hayashi3120@kjf.biglobe.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です。

◎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りますので、連絡が取りやすい手段を明記してください。必要な連絡が取れない場合は、記事の掲載を保留にする場

合があります。

- ・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。
- ・投稿原稿は原則として提出後の執筆者による校正は行いません。会報担当者による字数調整や内容整理も行いません。よく推敲した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連絡し、調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字等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。
- ・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