

クルマ社会を問い、真の交通教育をつくる

交通教育研究

No.5 Jun.2.2004.
発行：交通教育研究会事務局
前田敏章

〒063-0850 札幌市西区八軒10条西2丁目7-22

郵便振替 02730-9-49371

Tel.Fax. 011-616-7688 toshiaki@med.email.ne.jp

提起

議論すべきは、「心理的対策」対「物理的対策」か？

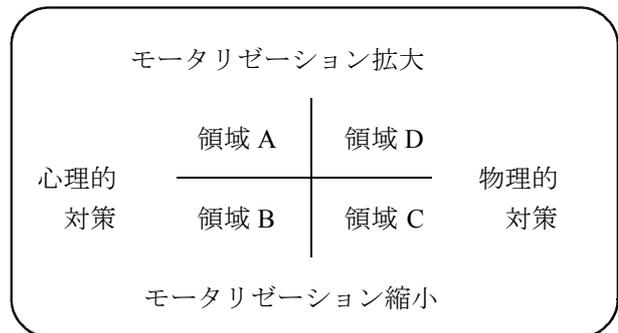
齊藤 基雄（明治大学院生）

幼児・児童の交通外傷を予防する方法として、敦賀様からご紹介いただいた反町・渡邊論文「スウェーデンにおける子どもの交通事故予防対策について」や、杉田聡・今井博之共著『クルマ社会と子どもたち』、そしてこれらが論拠としているスティナ・サンデルス著『交通のなかのこども』では、歩行者向け交通安全教育の徹底（心理的対策）でなく、歩車分離を中心とする道路構造の改善（物理的対策）の必要性が説かれている。

この種の著作の趣旨は、認知能力が発達していない幼児に対してクルマの接近を避ける術を教えるには限界があり、それゆえ「子どもが交通事故に遭わずにすむ」環境を整えることが、生活空間の安全性維持にとって不可欠であるというものである。予め断っておくが、次代を担う子どもたちを交通リスクから守るのは、いかなる国や地域においても社会全体の責任であることに、小生は何ら異論を差し挟むものではない。そして、これらの著作があくまでも「子どもの交通事故予防」に目的を限定したものである以上、より多様な視点への展開を当該の作者に期待することは、確かに筋違いであろう。

しかしながら私が問題にしたいのは、わが国の脱クルマ系市民運動関係者の多くにおいて、これらの著作の論拠を単純に鵜呑みにし、交通外傷予防策を金科玉条の如く「心理的対策」対「物理的対策」といった二者択一的発想で捉えるあまり、前者否定・後者肯定という思考に一方的に依存する傾向が強いことである。とりわけ、脱クルマ関係の運動団体のなかには、「物理的対策」の最優先を強調するあまり、「心理的対策」の内容の吟味や変革の必要性についての議論さえ、しにくくなっているところもみられる。

【図】交通リスク予防策の座標軸



上の【図】をご覧ください。

まず、ひとくちに交通安全に関する「心理的対策」といっても、いろいろな種類のものがある。

この論文が言及している「幼児・児童向け歩行者教育」は、その方向性の差異によって、領域Aにも領域Bにもなり得る。これがクルマのよけ方を幼児・児童にひたすら教えるのみの教育である場合、そうした教育を受けた人がやがて大人になり、クルマを運転するようになると、「子どもは皆、クルマの接近に注意して、よけてくれるもの」という先入観を概ねもつようになると考えられるため、この種の教育は交通手段選択行動としての「モータリゼーション奨励」には直接つながらないものの、領域Aへの「免罪符」となる可能性が強い。しかし、同じ「歩行者教育」においても、クルマが他者（歩行者・運転者とも）の生命を容易に毀損できる強大なエネルギーをもつ、リスクの高い乗り物であることが教えられるならば、その結果は子どもたちにとって、領域Bのように、将来の免許取得行動に対する何らかの問題意識をもつことにも寄与できるであろう（もっとも、これが「自動車の運転には長期的な訓練が必要なので、免許取得を目的とした安全教育が幼児・児童段階から必要」という交通心理学界のロジックに取り込まれると、領域Aになる懸念もあるが）。

「運転者向け教育」ではどうか。とりわけ、学校教育においてこれを導入した場合、これまで“交通弱者”とみなされてきた高校生にとって免許取得・車両保有が増

事務局より①・・・・・・是非参加して下さい

次回研究会のご案内

- ◆ 7月27日（火）18：00～
- ◆ 「かでの2.7」530 会議室（札幌市中央区北2西7）
- ◆ 長山泰久著『人間と交通社会』（幻想社）の批判検討、および参加者の報告による研究を行います。

加するであろう結果、通学手段としてその使用を望む層がふえることは容易に予想されるため、これまで高校生の通学輸送にとって“お得意様”であった公共交通機関の衰退が著しくもたらされるでなろう（領域A）。本会の会員の多くにはご存知であるが、交通経済学の主流においては、地方公共交通への補助金が無駄であるという思考を論拠に、高校生のバイク通学普及を支持する論調もみられる。一方、あくまでも免許取得希望者や既得者に対してのみ、学校教育と関係のない場所（例えば、自治体の交通安全対策部署が町内会や集落単位を対象に交通安全教室を実施するなど）において開催される場合、その受講が免許取得を希望しない層にまで強制力をもたないため、領域AにもBにもならないと考えられる。

さて、クルマ社会のもたらす問題は、交通外傷にのみとどまらない。大気汚染や騒音・振動、そして地球温暖化によって引き起こされる生態系の激変による食糧生産や伝染病分布への影響など、多岐にわたる。そこで、社会・経済の持続性を維持するために、これからは交通教育において、単に徒歩も含む交通流動（traffic）の安全性から次元を拡大し、交通運輸（transportation）手段を選択する行動への言及が求められる。これについても、都市部の「渋滞を解消すること」を主目的とした公共交通の利用を促す方向にのみ限定されるならば、日常生活において「都市部」での財やサービスの取引に集積のメリットを見いだす層の比率が減った場合、渋滞の少ない郊外部に職を求めて、居住し、買い物をする人々がふえるとともに、もとより渋滞の少ない郡部では、このような教育が導入される可能性はないので、この種の教育は包括的には公共交通の衰退にストップをかける役割をなし得ず、領域Aのようになるであろう。一方、業務空間や生活空間が郊外に無秩序に分散すること（スプロール化）がいかに環境負荷を高めているか、そして農山漁村においてもコミュニティの維持のために公共交通の利用を前提とした集約型土地利用の復権が必要であることを考慮した教育は、領域Bの役割を果たすであろう。

次に、「物理的対策」について考えてみたい。

歩車分離やコミュニティ・ゾーン、あるいは分離信号などの施策は確かに、交通外傷の削減にとって「必要条件」である。しかし、これらが独り歩きで普及しても、それがクルマ利用の減少につながるわけではない。現実には、政府や地方自治体の進める道路整備は、郊外に歩車分離の道路網を整備し、交通流動をそのような地域に転移させることで、交通リスクの「縮減」を謳ってきた。その結果、全国各地にバイパス道路、高規格道路、高速道路の整備が急速に進み、人々が狭い道路の多い旧来の市街地を離れ、これら新しい道路による「利便性」を求めて、その沿線に生活空間や業務空間を展開させるようになった（これでもまだ交通流動の分散が足りないということで、国土交通省「社会資本整備審議会・道路分科

会・基本政策部会」では、交通量が少なく赤字に悩んでいる地方の高速道路をさらに活用するためのインターチェンジ増設ならびに短距離通行料の値下げや、バイパス道路の沿線における土地利用の緩和策などを打ち出しているほどである）。これが「免許と車両がなければ飯を食べない社会」をより磐石化させ、モータリゼーションへのさらなる依存を通じて、領域Dのように、交通リスクの縮減を遠ざける役割を担っている点にも、注意する必要がある。

これらの施策が真に効を奏するには、自動車利用のシェアを削減するという方向性やデザイン、すなわち領域Cへの誘導が必要となる。そのためには、免許取得と車両所有を「必需行為」とさせてきた原因となっている生活空間・業務空間のスプロール化が環境面や健康面にもたらす問題を、より多くの人々が認識できるようにすることを通じて、土地利用の無秩序化を防止する制度の再構築に向けた合意形成の戦略が欠かせない。つまり、「心理的対策」と「物理的対策」を対立概念で捉えるのではなく、領域Cを実現するために、領域Bとの連携を図るのが望ましいとするのが、小生の考え方である。最初に「物理的対策ありき」ではなく、脱クルマへの「心理的対策」に支えられてこそ、モータリゼーションへの依存度が減少するであろう結果、交通外傷の件数や発生率がゼロに近づけられるはずではないだろうか。

交通リスクをより客観的に評価するには、単に「被害者としての歩行者（とりわけ幼児・児童・高齢者）」にのみ焦点を合わせるのではなく、交通事故発生率の推移における歩行者以外の（例えば、運転者や同乗者の）件数・人数ベース（反町論文では残念ながら、この点に関連する数値が掲載されていなかった）との対比や、現今の人々のリスク容認度を成り立たせているところの社会的・経済的背景として国内の交通機関利用シェアの推移との相互関係の解明なども必要である。なぜなら、幼児・児童といえども「歩行」よりも「親のクルマに乗せてもらう」トリップが多くなる傾向にあるとともに、高齢者については「自らハンドルを握る層」の比率が毎年増加しているという現実、すなわち交通社会において「加害者にならない選択」が年々狭まっている実態に鑑み、これを克服するための議論が、モータリゼーションへの依存度の削減において不可欠だからである。

今回、話題にした反町論文等の諸著作が小生の上のような視点を目的としたものではないため、これ以上の批判は極力慎むものとするが、読者の皆様には是非とも、これを機に、「心理的対策」と「物理的対策」の対比に一面的に依拠するのではなく、両者間の因果関係の類推を踏まえながら、われわれが意図する今後の「交通教育」を構築する上での自主的思考の発展をお願い申し上げるものである。

以上

実践報告

情動・感情と結びつく交通教育を模索する ～音喜多事件を考える～

池田 考司（札幌東陵高校）

1 クルマ社会と消費資本主義

日本社会は現在、消費資本主義の段階にある。それは、金融を中心とした段階。戦後長くまで続いた生産を中心とした段階とは全く異質のものである。私自身は決定的画期になったのは<バブル景気>の頃であると考えているが、この時期に日本社会は既に移行していた消費資本主義を絶対的な自明なものとして受け入れたのである。

大企業は、国民を生産のための労働力としてではなく、消費者としてまずは見るようになった。もちろん、搾取という言葉が死語になったわけではなく、過労死という言葉が象徴するような劣悪な労働条件はさらに深刻化してきているし、フリーターという言葉が示すような不安定就労層拡大という雇用政策は確固たるものとされつつある。

しかし、企業が最も求めているのは、一部のエリートと素直な消費者なのである。市場が肥大化した消費資本主義では多数の消費者の存在が必要不可欠である。そして、彼らの消費意欲を無限に拡大していくことを企業は求め続ける。クルマ企業についてもそれは変わらない。

2 欲望とクルマ

「皆免許社会」とでも言えるようなクルマ社会の確立は、クルマ企業が追い求めてきたものである。誰もが自動車免許を持ち、「カッコイイ」クルマを持ち運転する。そのような感情を抱かせるために、クルマ企業は消費資本主義の根本原理とも言える（消費）欲望の拡大に全力を挙げてきているのである。

そんな中、道徳主義的なクルマ社会批判は残念ながら、若者の中で醸成されてきているクルマへの欲望を抑止することはできない。そして、その醸成されたクルマへの欲望は、単にクルマを持つということだけを意味するのではない。クルマを「カッコヨク」運転することの欲望もその中には含まれているのだ。

なんと危険なことであろうか。欲望は、人間の持つ情動・感情にもとづくものである。「わかっているけどやめられない」という言葉が昔流行ったことがあったが、欲望に囚われた人間の状態はそのようなものである。理性に訴えることも大切であるが、それが説教じみたものであるなら、欲望に囚われた青年には効き目のないものであろう。

3 感情・情動と結びついた交通教育の創造を

そのような問題意識から、私は交通教育も欲望の根底にある人間の情動・感情と結びつけて行う部分を持つべきだと考えるのである。そこで、私は<音喜多事件を考える>という交通教育の授業プランを作成し、実施してみた。

音喜多君の交通死を題材として、高校生に交通事故（さらには、クルマ社会）について考えさせようという試みである。それは、音喜多事件の裁判を傍聴し、得た資料と感情をもとにしている。被告の裁判中の表情・言動、被害者の音喜多さん一家の表情・証言から私が得たものをもとに授業を創るということに意味があると私自身、判断したからである。授業の方法は、私自身が新たに開発した<ミニ模擬裁判>という方法を用いた。模擬裁判については、この間、裁判員制度の導入の動きの中で弁護士会主導で学校現場で行われ始めている。しかし、模擬裁判には中高生には難しい細かい資料の使用、設定の難しい大がかりな会場準備などもあり、なかなか一般化は難しいと言わざるを得ない。そこで、私は、資料の集団での読み込み。ペアでの判決作成という<ミニ模擬裁判>という授業方法を開発し、実施することにしたのである。

4 情動・感情と結びつく学習の可能性と危険性

<音喜多事件を考える>授業についての高校生の反応はとても良いものであった。彼らの生活感覚、情動・感情にもとづき、教材に生徒たちは挑んでいった。無関心の態度を示す者はおらず、誰もが自分の生活現実・生活感情から思考・検討を行っていった。クルマ社会への批判的視点の獲得という点で十分な成果を生むことができたとは私は考えている。

ただし、音喜多氏に送った生徒の感想文への音喜多氏のコメントからもわかるように、高校生の感想・意見には、感情にもとづく厳罰主義的な傾向が見られた。厳罰主義によってクルマ社会の問題（構造）が解決されるわけではないことも事実である。その点を音喜多氏の返事は語っているように思われる。

今回の交通教育の実践は、そのようなことから、交通教育の可能性を提示すると同時に、新たな課題を明示するものともなっている。本報告をもとに、交通教育に関する深い内容検討が行われていくことを願っている。

5 授業の実際

(1) ミニ模擬裁判の説明を裁判員制度導入の可能性とともに説明する。

(2) 事件の状況と裁判に至る経緯を説明する。

2002年7月25日昼頃、音喜多康伸君（当時13歳）が札幌市白石区の横断歩道を自転車で横断中、トラックにはねられ、全身を強くうって、まもなく死亡した。

警察は、同年9月、業務上過失致死の疑いで加害者を札幌地検に告訴した。

音喜多君の両親は、同年10月、危険運転致死容疑で加害者を札幌地検に告訴した。「危険運転致死罪」として扱われることにはならなかったが、加害者を「業務上過失致死」で裁く裁判が始まった

(3) 裁判の様子を伝える。

被告弁護人から被告は肺結核の疑いがあるので謝罪に行かなかったこと。毎月、現場に花を供えていることなどが述べられた。

音喜多君の両親から意見陳述が行われた。母親から、被告の事故についての証言が変わっていること。被告は葬儀の時にも謝罪しなかったことなどが述べられた。父親からは、被告が葬儀の時、遺体を見てガッツポーズをしたのを見た。供述が変わっている。冬に花を供えることは無理であることなどの証言があった。

(4) 検察の求刑を予想する。

ペアで、検察の求刑を予想する。（授業実施時はまだ判決が出されていなかった。）

資料として『別冊宝島』の「北海道交通事故被害者の会座談会」を配布する。

生徒から、事実関係などの質問が出され、それに答えていく。

(5) 予想判決を発表する

各ペアから、予想判決とその理由を発表してもらう。長い刑期を発表するペアがいる一方で、業務上過失致死の刑期の範囲から予想するペアもある。

(6) 本当の結果を発表する。

その短い刑期にビックリした声がたくさん出される。

(7) 司法権についての確認を行う。

裁判所の種類、三審制、三権分立における裁判所の役割などを確認する。

(8) ミニ模擬裁判を行って初めての感想、気づいたことを書く。

感想、気づきを書く。

以上

《参考》音喜多事件の経緯（この部分前田）

2002/7/25 音喜多康伸君（中学2年）が、横断歩道を自転車で通行中暴走トラックにはねられ死亡。

2002/10 危険運転致死罪で告訴

2003/5 危険運転致死罪適用求める1万筆の署名提出

2003/3/31 札幌地検は業務上過失致死罪で起訴

2003/5/8 札幌地裁、遺族が計50分の意見陳述

2003/6/9 札幌地裁は求刑通り禁錮1年6月の判決
被告側控訴

2003/11/4 札幌高裁は控訴棄却、禁錮1年6月実刑確定

論文紹介

「スウェーデンにおける子どもの交通事故予防対策について」

（反町吉秀・渡邊能行「チャイルドヘルス」2003年12月発行16巻12号）

を読んで

敦賀 英勝（小樽工業高校）

この20年間のスウェーデンにおける交通事故死亡率の確実な減少の背景に、どんな取り組みがなされてきたのかを知る上で、大変貴重な論文でした。

1979年の、スクールゾーン、老人ホーム等の近隣地域での、時速30kmの速度制限導入。1986年の、シートベルト着用（運転手だけでなく、助手席・後部座席乗車者も）義務付け。1988年の、6歳以下の子どもにチャイルドシートの使用を法的に義務付け。1990年の、飲酒運転の規準となる血中アルコール濃度の0.05%から0.02%に引き下げ等、この20年に渡る法規制の歩みを見ても、日本の政策は後手後手だったことがよくわかります。1997年のスウェーデン国会における交通事故死ゼロ作戦（Visi

on Zero）決議の「交通の利便性のために、交通事故により人命が失われたり、永続的な障害を蒙る人が出る事は、もはや倫理的、社会的に許されない」とする基本的な押さえは、私たちの目指すべき方向でもあり、「人命尊重」を第一義とする成熟した福祉国家の先進性を感じます。あらためて、日本の交通政策の遅れた現状と不十分さを思い知らされます。確かに筆者の言うように日本とスウェーデンとでは人口も人口密度も社会制度も違いますが、「人間の生命の重たさ」は同じです。スウェーデンにおける先進的取り組みから学ぶべきことは多いと痛感させられました。

書評

椎名文彦著『戦後・昭和期交通安全教育小史』（新生出版／2004年3月発行）

齊藤 基雄

第二次大戦後のわが国における交通安全教育の歴史を、大きく五つの時代に区分して総括した著作。

著者は、これらの時代を、交通安全教育が「健康教育」の位置づけのもとで萌芽した「戦後改革期」（1946～1954年）、交通安全領域を含む「安全教育」が「健康教育」の範疇から独自化するようになった「始動期」（1955～1961年）、「交通戦争」が社会問題化する状況下で指導時間の特設が始まった「整備期」（1962～1969年）、交通安全対策基本法の制定を受けて交通安全教育が「交通安全基本計画」の一環に位置づけられるようになった「推進期」（1970～1980年）、そして交通安全教育の効果が疑われるようになり、その手段と方法についての見直しが議論されるようになった「再検討期」（1981年～）と分類している。

この本で分析されている交通安全教育の対象は、著者ご本人の勤務先が小学校であったためか、小学生向け教材に極めて限定されている。そのためか、交通安全教育の全施策のなかでの当該施策の方向づけがどのようなものであったか（例えば、モータリゼーション社会に対して、どのような向き合い方の児童を育てるものであったか）についての把握が述べられておらず、従って中・高校生、あるいは成年向け交通安全教育との対比があまりみられない。しかも、「推進期」では「交通安全基本計画」がせっかく引き合いに出されているが、以降の時代において、歴代の「交通安全基本計画」との相互関係についての解明がなされていない。以上から、内容的には「交通安全教育小史」というよりは、「小学生向け交通安全教材史」といったほうがふさわしいと思われる。

小生は、この本を手にする際、表紙の帯に書かれている宣伝文句（“車”社会の抱える問題点を点検、考察し、明日への課題を提言・・・）に惹かれたが、「問題点を点検」するのに必要な、現今の交通リスクを生み出しているところの、人々の交通手段なり道路政策なり、あるいはまちづくりの選択にまで、この本は言及したものでない。

そのためか、本文中に列挙されている交通教材の各著者の論拠や、その裏付けとなるこれら著者の学術論文（元ネタ）に滲み出ているはずの個々の交通観（単なる安全思想の普及や伝播にとどまらない、リスク感受性に影響を及ぼすところの、交通社会や交通経済に対するものの見方・考え方）に対して、突っ込んだ考察もあまりみられない。例えば、1970年代以降のわが国の交通安全教育において、その普及に大きな役割を果たしたのは「交通心理学」であるが、この学問分野の導入とその背景・

思想（生産性向上を目的とした「産業心理学」に起源が求められる点など）にまで、この本は触れていない。

もともと、小学生向けの交通教育にあって、交通の持つ社会・経済的側面にまで内容を展開させるのは、高学年向けでなければ非常に困難な現実であろう。しかし、真に“車”社会の抱える問題点を点検、考察するならば、少なくとも「再検討期」（1981年～）のなかで、自動車依存社会の是非論も取り込んで、「生活科」や「総合教育の時間」などで進められつつある環境教育との整合性につなげる議論も欲しかった。

しかしながら、この本で唯一（？）モータリゼーションに対する児童の向き合い方に関して著者が自己主張している部分があるとすれば、それは、「歩行者」と「運転者」の視点の相互理解が必要であることを根拠に、児童に対して「歩行者」としてのマナーのみならず、ロール・プレイングとして「運転者」側の危険対応方法も身に付けさせる「教習所体験」への礼賛（123～128頁）にある。

確かに現在、自動車「総必需品化」において、児童に対し、運転者から見た道路の危険性を理解させ、安全意識や危険反応力を早期から高めさせることで将来の「免許取得」に備えることが不可欠であるとする「主流派」交通教育論者の考え方は、大多数の人々にとって説得力が強い。しかし、あまりにも“現実”に依存しすぎて、モータリゼーション一辺倒以外の生活様式の選択可能性についての情報を与える余地がなくなる結果をもたらし得る教育を肯定する発想（なぜなら、マス・エデュケーションによって運転技能の普及対象層が拡大した場合、早期から免許を取得する人の比率が高くなればなるほど、人々を雇用する企業は、すべての社会成員が運転できることを前提に、事業所の立地から就業時間の設定に至るまで、自家用車・二輪車利用に合わせて自由自在に運用する傾向にあるからである）からは、この本の表紙カバーの帯の文言は残念ながら、伝わってこない。

これが止むに止まれぬ“現場の対応”（緊急避難的手法）であるとみればそれまでだが、児童・生徒に対して現実のモータリゼーション社会を無批判に肯定する要素をもたらし得る手法、すなわち現今の人々が個別に選んできた交通リスクへの感受性の社会的集積（結果）をひたすら与件とする対応が「教育」といえるかどうか、この本を読んで小生はとてども気になった。「環境教育」の側において、地域限定といえども、自動車の利用方法を見直す教育プログラムが登場している今日においては、なおさらである。

とはいえ、この本は、網羅・収集されている交通教材の数が多く、同領域の他書籍もあまり存在しないため、「理論書」や「実践書」として内容を額面通りに受け取るよりも、むしろ文中で紹介されている各教材が依拠してきた原典を調査するための「手引書」として活用するならば、資料的価値は極めて高い。

報告

高校生の意識

前田敏章

(千歳高等学校・遺族)

※ 2003年4月30日、北海道岩見沢東高校で「交通死、遺された親からのメッセージ」と題して交通安全講話をする機会を得ました。講話後に書かれた感想文に大いに励まされましたが、生徒のクルマ問題への意識の断面も知ることが出来ますので感謝を込めて紹介させていただきます。

■ 毎年の交通安全講話より、とても心に残りました。以前には「悲劇の物語」程度にしか受け止めていなかった自分自身を恥ずかしく思います。実際に被害にあってしまった家族の想いがストレートに届きました。

交通事故で人を殺してしまっても死ななくてすむのは軽いと自分も思います。きっと計画的殺人で車でひき殺したらもっと重い罪なのでしょうけど、どちらも内容は変わらない気がします。また、ドロボウより交通事故の罪が軽いことを初めて知りました。人の命が軽視されすぎです。

被害者にならない努力は難しいので、加害者にならない努力をします。加害者さえいなければ、被害者もいなくなります。

■ 危険物取り扱い、劇毒物など、免許を取得する際はそう簡単とはいかない中で、運転免許は早ければ一月で取れるのは、本当にハードルが低いと思います。

今回の講話を聞いて思うことは、免許取得においては、プロフェッショナルになることを要求し、加害者となってしまった場合は、それ相応の刑罰をもって罪をつぐなうこと。

■ 私は、将来簡単に車を運転しようと思っていた。でも、車を運転するという事は、いろいろな意味で軽く考えちゃいけないと今日思った。絶対に加害者になってはいけない。あたりまえだけど、本当にそうだ。多くのものを失うし、失わせてしまうからだ。また、命の大切さについても改めて深く考えた。今日聴いたことは、大人になって、免許を取っていく上でとても大事な話だった。

加害者の罪、被害者の悲しさ。この講話はきっと忘れないだろうと思います。

■ 交通事故は、私にとってあまり身近に感じたことはありませんでした。しかし、今日の話聞いてわずかながら、車社会における問題の現状がわかった気がします。

「交通事故死も殺人である」こう考えたことはありませんでした。私たちは事故だからしょうがない、といった浅はかな考えしか持っていないような気がします。私はこの「殺人」はもはや「無差別殺人」と似たものだと思います。ただ加害者が故意的にやったかやらないかで、本当に処分の仕方が変わってきます。

もっと厳しく処分すべきなのかもしれないが、この殺人者は故意にやったものではないので、被害者はもちろんですが、この殺人者も悲しい殺人者です。

やはり、事故が起きる前に、もっともっと交通安全を意識しなければならぬのでしょうか。悲しい人々が増える前に。

■ 僕も車を運転する時が来ると思うので、前田さんが言っていたように、車はスピードを出すのではなく、病気の人やおじいちゃん、おばあちゃん自分の親を乗せて、安全に運転したいと思います。今日は、本当にありがとうございました。

■ 話を聞いていて、ふとなぜか「戦争」という言葉が頭に浮かんできました。最近イラク戦争が世間をにぎわしていますが、その犠牲者の数はどれほどなのか知りませんが、交通事故死者数が年間1万人を超えるとあっては、これは人間と自動車の戦争ではないのか、と思えてきます。しかも一方的でエンドレスな。

免許の取得可能年齢を20歳に引き上げよう、という話がありましたが、車の売り上げにひびくためなのか可決されていません。確かに自動車がここまで日本を発展させてきた、と言っても過言ではないでしょう。ですから法が厳しくならないのだと思います。確かにこれはおかしいです。現代の社会のゆがみだと思います。

人間と自動車の戦争が終結する日を、日本だけでなく、世界で話し合うべきです。イラク戦争なんてやっている場合ではないと、今日の講話で感じました。

■ 私自身が法律関係の進路を考えていることもあり、欧米型の日本社会の交通事故(いってみれば自動車殺人)を裁く法律に異議をとなえたいと思いました。社会がこれほど変化しているのに、数十年間も基本的な部分は何一つ変わっていません。人権尊重をかかげつつも、表面上だけでは全く意味がないと思います。弱きを助け、強きをくじくみたいな、そんな法律になれば少しずつでも殺人被害者は減ってゆくのではないかと思います。しょせんこれは子どもの浅知恵ですが、「被害者の会」のみなさんならば、そんな社会を変えられるでしょうし、私も頑張って勉強して、少しでも支えになれるのなら幸いです。

頑張ってくださいという言葉は、きっと気休めにしかならないと思えるので、私は「一緒にがんばりましょう」と言いたいです。こんどHPにも行ってみようと思います。

■小学校の頃から、交通安全については何度も聞いてきましたが、今回のお話が一番心に残りました。本気で考えました。テレビで交通犯罪のニュースを見ても、今まで「関係ない」と思って何も感じないで見ていました。けれど一つ一つのそういった事件の裏には、遺族の方や、亡くなってしまった犠牲者の方の、悲痛な、言葉では言い切れないほどの思いがあると、改めて感じました。

今回のお話を聞いて、車を運転するということが、どれだけ責任のあることか、よくわかりました。ハンドルを握ったら、よそ見、電話、そういうことをした時点でもう立派な罪に値すると思いました。危険だとわかっているのに、そういう行為をすることは殺人の意志があると取れるような気がします。決して「事故」とは言えないと思います。

今回のお話を聞いて、命の重さを改めて実感しました。自分の命も、他人の命もどんな理由があっても大切にしなければならぬと思いました。これから自分がハンドルを握るようになったときは、今日のことを想い出して、責任を持って運転したいと思います。

■たまに自転車に乗って急いでスピードを出してこいでいることがある。しかしこれからは、今日の講話を聞いた体験をいかして、遺された家族や、車を運転しているドライバーのことも考えながら走行していきたいと思えます。将来ドライバーとして運転する時も、スピードをおさえて安全運転で走ることを心がけたいと思った。

■加害者になる可能性は、自分の努力次第で限りなくゼロにできるのだから、皆がそうすれば、それと比例して被害者の数だってゼロにできる。決してこれが不可能とは思いたくない。皆が気をつければ、交通事故で被害にあう無念を、大切な人を失う悲しみを、人の命を奪ってしまう罪悪を消すことができる。

どうすれば気を付けられるか。昔、誰かが言っていたのを思いだした。運転する前に、自分の家族を想え、と。自分が死んだ時に悲しんでくれる人がいるように、運転中すれ違う人全てにも、そう思ってくれる人がいるのだと思えば、絶対に軽い気持ちで運転などできないはずだ。私は、それができるようになって初めて、車を運転できるようになると思う。

■私は今 17 歳です。きっと千尋さんと同じ年です。でもまだまだ死にたくないと思っています。それが当たり前だとも思えます。まして自分は何も悪くないのに一方的に殺されるなんて絶対嫌です。やりたいこともいっぱいあるし、大変なこともあるけど毎日が楽しいので、まだまだ生きたいです。

正直に言って先生がそれほど深く、時にはきつい言い

方で加害者や、この車社会を言うのには驚きました。すごく辛いことで、話にくいことなんだろう、とは思っていたけれど、びっくりしたというのがほんとです。だけど新聞の片すみにしか載らないこの事件が、いろいろな物事をいっぺんに変えたということを感じました。

私は、加害者にはなりません。悲しむ人が一人でも減れば良いと思います。でもどこにでもいる子どもな私が世の中を変えるのはすごく難しそうです。でも何を出来るのか知りたいです。

■車は便利な道具です。しかし今のところ私は高校を卒業しても、自分で運転するつもりはありません。以前から考えていたことですが、今日改めてそう思いました。人の命をも奪ってしまう凶器にも変わり得るその道具を、自分の楽のために軽々しい気持ちで使うのは許されないことです。常に「自分が運転をする時には他人の命も関わっている」ということを忘れずにいられるドライバーでなくてはなりません。

交通事故が少しでも減るように願っています。そして自分も努力します。

■前田さんが話していたように、自動車も運転の技術だけでなく、人格的に優れている人だけが免許をとるべきだと思う。この意見に反対する人はいないだろう。

■今日交通安全講話を聞き、被害者側の立場だととてもつらいということがよりわかりました。交通事故は決してなくなるものではない。一人一人が常に命の尊さを思いながら車に乗ればなくなるものなので、これから先自分が運転免許をとった時にはそのようなことを忘れないような人になりたいと思いました。

これからの日本の法律は、加害者だけの立場ではなく被害者の立場も考えていくべきと私も思います。

■農村道路にはよく歩道がない。あれは絶対におかしい。実際白線の内側を歩いていても、とても恐いです。後ろをいつも見ることは不可能だからです。順を追って考えてみると、歩行者が気を付けることは当然だが、運転する側が気を付けていないとどうにもならないと思う。車に人間が勝つわけがないのだから。今日の話を家族や彼氏にして、最悪の結果とならないよう日々心掛けようと思います。

事務局より②

03年度、会計報告

繰り越し	27,506	会場費	4,510
会費(24人分)	23,610	通信、事務費	5,830
		繰り越し	40,776
収入計	51,116	支出計	51,116

※ 繰り越しが増えていますので、とりあえず

04年度の会費は徴収致しません。振り込み用紙は次回に同封します。

短評

高校での「運転者教育」実施
例（静岡県・浜松）

齊藤 基雄（2004/2/20）

http://www.nmca.gr.jp/press/2003/2003educational_program.pdf

「交通教育研究会」をyahooで検索してみたら、このようなページを発見した。これは、二輪やクルマへの興味が比較的高いとされる工業高校での実施であるが、いわゆる「モデル校」の二輪教育は、ここまで本格化してきている。このような「モデル校」が生徒の免許取得推進の面で“業績”をあげるようになれば、やがて普通高校においても、米国の一部の州並みに「学校での免許取得」がいつ正課化されてもおかしくなくなるといったところであろう。

なお、この授業を主催している「高校生のための交通教育研究会」は、(財)社会経済生産性本部が事務局を請け負っていると同時に、広報窓口は、業界団体「日本二輪車協会」である。

このような主催団体の構成からして、教育の狙いは、「安全運転」などタテマエにすぎず、日常における労働力の移動をよりフレキシブルなもの（結果として、業務空間や生活空間の立地が公共交通の営業範囲に拘束されずに拡散できる）とし、その媒体として、二輪を突破口に、自動車交通に関連する財やサービス（車両・部品・保険販売から道路建設に至るまで）の需要拡大を目指すものと読み取れる。

参考までに、「日本二輪車協会」のHPは、次の通り。

<http://www.nmca.gr.jp/outline/index.asp>

それから、(財)社会経済生産性本部のHPは、次の通り。 <http://www.jpc-sed.or.jp/>

短評

高校生のための交通教育研究会監修
(財)社会経済生産性本部 2002年2月
発行の

「私たちの生活と交通」を読んで

前田 敏章

斎藤氏から知らせていただき、件の副読本を手に入れました。感想を簡単に報告します。

百ページのカラー版で頒価600円。大変巧みな構成と内容で現在のクルマ社会をバラ色に描き「よき交通社会人」を目指すかなり「しっかりした」副読本です。

次のような問題のある主張が随所に出てきます。例えば巨大な建設機関となった「日本道路公団」発足のきっかけとなったアメリカのラルフ・ワトキンス調査団の報

告書(1956年)の「日本の道路は信じ難くいほど悪い」を紹介したあと、「都市の環状道路の整備水準や、国道の4車線化などについて、欧米諸国と比較すると、日本の道路整備は依然として遅れている」と強調。課題として、渋滞による経済損失を指摘するなど、道路建設とクルマの増加というイタチごっこに拍車をかける主張をしています。大気汚染問題で「尼崎公害訴訟」に触れるなど環境対策の指摘もありますが、不十分で矛盾を糊塗するための記述という感じがします。

安全の問題についてはいかにも筋違いの論立てが続きます。重大な人権侵害である交通死傷問題は軽く扱われ、クルマの暴走行為と自転車の放置問題が同列の「交通における迷惑」と論じられ、次にマナー論を展開、ようやく3番目に「尊い人の命」の項が来ます。その中で私の白老東高校での講話(2000年9月)が1ページにわたって引用(利用)されていたのにはびっくりしました。

どう処すべきか「よき交通社会人」の心構えについては、アメリカとドイツの「体系的な交通教育」を先進例と強引に紹介します。ねらいは、幼児からの学校教育の中での運転者教育です。そして終章はITS(高度道路システム)など、安全神話のばらまきです。

一通り目を通して、子どもや青年への「クルマ中心社会」への意識づけが周到に行われていることを実感しました。同時に私たちの研究活動の重要さも再認識させられた次第です。

事務局より③

■ 2004年1月31日、札幌市中央区の「かでの2.7」で事務局会議を行いました。参加者は、池田、川村、木村、敦賀、徳長、前田の6名です。以下報告です。

(1) 齊藤基雄氏のレジュメにもとづく「人間と交通社会」の批判的検討(前回の継続)

(2) 研究会の活動・運営について

① 本研究会の今後の活動として、交通教育の体系化のために課題をより鮮明にして、資料収集や論点の整理を積み上げる必要性が確認された。

② 具体的には、次の教材制作を視野に置くことが提起され、今後の検討課題となった。

◆理論編として、斎藤さんを中心に検討する。

◆教員向け、「交通教育指導資料」の検討

◆中学、高校生向け「副読本」の検討

(3) 事務局体制について

事務局長、小田徳彦氏の熊本県への異動に伴い、事務局長を前田とする。

(4) 会の運営のために事務局MLを立ち上げる。

■ 会報発行の遅れをお詫び致します。

