

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を

# スローライフ交通教育

No.9  
2007年3月10日

編集者：前田敏章

発行：スローライフ交通教育の会（略称：ITTES） 連絡先：札幌市西区八軒10条西2-7-22

Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife

Tel：011-616-7688

本会は、持続可能な社会に向けて、生命・環境・エネルギーの各面に配慮した交通体系の追求と、これを保障し得る人権の尊重、ならびに生活空間の形成に寄与する学校教育の振興と主体的市民の形成を目的とする。（会則第2条）

## 「スローライフ交通教育の会」公開研究会・総会開く

2006年11月11日 於：札幌市「かでの2・7」

### 山本 純先生が講演

昨年8月の臨時総会で、名称と会則を改め、「スローライフ交通教育の会」として再出発した本会ですが、11月11日、札幌市「かでの2・7」において、公開講座と総会を行いました。

久々の外部講師を迎えての講演は、「18歳からの教養ゼミナール」（北樹出版）で「クルマ社会を考える」という章を執筆された札幌学院大学の山本純教授にお願いしました。

山本先生は交通論を研究してきた立場から、現代のクルマ社会の問題についてその基本的視座について言及。物財の生産量がゆたかさの指標となり、生産自体から消費欲望が創り出される「産業社会」の矛盾、そして民間と公共部門とのアンバランスの発生について指摘。他律的「運輸」の支配から解放された自律的移動、人間の動くペースで構成される生活空間と生活時間の構築について、その展望を語りました。（後掲のレジュメ参照）。

### 総会無事終了

2006/11/11 「かでの2,7」

総会では手続きのあった正会員14名の認証が行われ、活動総括、決算、活動計画、予算、役員選出の順に議事が進められました。なお、出席は6名、委任状7通でした。主な内容を報告します。

#### 【経過】

- 2005年11月12日 例会・総会
- 2006年8月26日 例会・臨時総会(新会則決定)
- 2006年10月2日 会報8号発行
- 2006年11月11日 公開研究会・総会

#### 【総括】

本会は2000年11月、「命と安全が著しく侵されている現代の『クルマ優先社会』を問い直し、命の尊厳や交通権という観点を据えた真の交通教育をつくりあげる」ことを目的に「交通教育研究会」として発足しました。

会は、その後の研究と実践活動を踏まえ、またわが国の交通教育をめぐる昨今の動向を鑑み、会の目的・進むべき方向をより鮮明にすべきとの議論が起こり、臨時総会を経て、この度の新会則および新名称で再出発ということになりました。

生命尊重の暮らし方という視点から、あるべき交通社会を展望し、それにふさわしい交通教育の研究と実践を進めるといふ本会のスタンスが明確にされ再出発できたことの意義は極めて大きいことです。

#### 【活動計画】

- 1 会則の目的に沿って、交通教育に関する情報収集分析等を行い、研究活動を進めます。
- 2 学校教育の場等で、会則の目的に沿った教育実践を進めるとともに、その交流も行います。
- 3 会主催の研究会や公開講座等を企画し、会の理念と実践の深化・普及を進めます。
- 4 会報の内容充実に努めます。またホームページ公開により会の理念と実践の普及をはかります。
- 5 研究、実践活動の成果を、教員および高校生対象の教材資料（又は副読本）作成につなげます。

#### 【役員選出】

- ◆会長：前田敏章（千歳高校）
- ◆副会長：池田考司（札幌東陵高校）
- ◆会計：敦賀英勝（小樽工業高校）
- ◆監事：木村雅也（札幌東豊高校）
- ◆調査研究部長：齊藤基雄（（財）政治経済研究所非常任専任研究員）
- ◆実践活動部長：池田考司

（今号から会報の名称も新しくしました）

## 新生「スローライフ交通教育の会」発足に当たって

本会研究員 齊藤基雄

皆様、ご無沙汰をいたしております。

まずは、本会の新名称の発案者である小生が、新たな門出の場に出席できませんことを、深くお詫び申し上げます。関東在住の小生としましては、御地にうかがえる機会をあまりふやせず、皆様には多大なご迷惑をかけたしまい、誠に申し訳ございません。

本会が求める交通教育は、単なる交通安全の確保といった次元にとどまるものではなく、現今のように健康面や環境面においてリスクの拡大しつつある交通体系がいかなる要因や背景によってもたらされているかに着目し、これらのリスクを増大させないために、交通を生み出している私たちの社会・経済のしくみをどのように変えていくか、といった視点を捉えるものであります。

とりわけ本会では、会員の大半が高校教員であることから、高校向け交通教育に関する動向把握と問題分析に力を入れております。1990年前後のいわゆる「第二次交通戦争」以降、現・文部科学省ならびに内閣府では、二輪車を高校向けの交通教材として活用することを通じて、生徒に対し、将来の車の運転に備えた教育を体系化すべしとの立場を貫いてきていますが、私たちは、このようなモータリゼーションの低年齢化政策・底辺拡大政策には、健康面や環境面でのさらなるリスク増大を懸念する視点から、疑問をもってまいりました。

昨今、行政改革の視点から、都市圏のスプロール化(土地利用無秩序化) 地域や、過疎地を中心に、バスや鉄道への行政からの補助金を削減する代わりに、これら公共交通機関の需要の多くを支えてきた高校生の通学交通を二輪車に転換しようという動きが熾ってきています。このような状況のもと、今年7月、鹿児島県肝属郡錦江町から、原付の免許年齢を現在の16歳から高校入学時の15歳に引き下げる規制改革特区の申請といった動きがありました。この申請は最終的に先月、却下されましたが、緊縮財政化のもと、交通手段の確保に悩む自治体は今後も増大が予想されるため、決して油断のできるものではありません。

今日、格差社会や高齢社会といった言葉が叫ばれ、人文・社会科学領域においては、貧困層の拡大が問題視される傾向にあります。その一方で、モータリゼーションの拡大はとどまるどころを知らません。バスの定期代よりも中古の軽乗用車、あるいは原付の購入・維持費が安い地域の多い現在、車やバイクの所有と運転がこれら「貧困層」の生活を支えているのは、何とも皮肉なことではないでしょうか。

生産・雇用・消費の流動性も、それと引き換えに個人

行動の社会的な集積結果として現実に容認されているリスクも、ともに大衆化した今日、リスクの被害者・加害者ともに階級横断化している、それどころか低所得層ほど、リスクのより高い生活手段しか選べない状況に鑑みて、その最たる典型例であるモータリゼーション社会を真に問い直すには、単体としての車や道路、ドライバーの危険性といった要素のみを槍玉にあげる手法では、どうしても限界があります。運転適性のない人や車に関心のない人にまで、車の運転と所有をやむを得ないことと思わせしめる現今の社会経済体制、つまり、モノやサービスがいつでも・どこでも・欲しいときに簡単に手に入る社会を維持するために、国民皆免許社会を当然のこととして考える認識にメスを入れない限り、真の交通の安全は実現できないでしょう。もちろん、すべてのドライバーに100%安全な運転ができたとしても、それで車やバイクのもたらす他のリスク、例えば温暖化ガス排出増等の環境問題がなくなるというわけではありません。だからこそ、モータリゼーションのもたらすリスクの問題は、個人レベルの交通事故問題のみではなく、集団レベルの複合的社会経済問題として、捉えられる必要があるものと小生は考えております。

本会の目指す「スローライフ交通教育」は、交通とそれをとりまく社会・経済のありようを、集団レベルのリスク問題として次代を担う青少年の一人一人が捉えられるよう、生徒の思考を助けることに重点を置くものであります。そのプロセスにおいて、鍵となる概念は、交通戦争における「良心的兵役拒否の権利」の出現にあると考えます。本物の戦争では、「良心的兵役拒否の権利」が世界各地で叫ばれて久しいですが、交通戦争に関して、とりわけわが国においては、個人の便益よりも公共の安全や環境を尊重したいという思想・信条の生徒が出てきた場合、そのような生徒が国民皆免許社会に参加しない権利を、どう認識し、発展させるかの議論が殆ど出てきていません。リスクを拡大させないためには、自らそのリスクに手を染めたくない人の諸権利を守ることが必要であるとの考えから、小生は本会において、政府による市場原理型経済への順応政策を強制されない人権を擁護する視点で、交通戦争における「良心的兵役拒否の権利」の出現に向けての環境づくりにも、重点的に取り組むつもりであります。

たとえ数十年、あるいは百年以上の時間をかけてでも、国民皆免許社会から脱却し、真に運転適性を有する人による上質の交通労働が尊重される社会、そしてこれを満たす生産・雇用・消費生活への転換の追求こそ、生命尊重的交通社会を実現し得る、唯一の方法ではないでしょうか。

以上、このような視点に取り組むことのできる、わが国で他に存在しない団体としての本会の今後の発展に向けての小生の拙い抱負を、述べさせていただきます。

講話レジュメ

# クルマ社会を考える

～ I.イリイチの自律的交通と産業社会の問題について～

札幌学院大学南学部 山本 純

## 1. 「18歳からの教養ゼミナール」(家田編)の テーマ設定と執筆の経緯

- \*札幌学院大学、自分のゼミでの経験
- \*「教養」とは何か? 日本では一般に教養とは、どのように考えられているか?
  - 8月の福岡市での市職員による飲酒運転事故様々だが、市役所、地方初級、上級試験には、「教養試験」がある。市役所では、教養試験のみの場合も・・・
  - 厳罰化が毎日報道される中での、その後の相次ぐ飲酒運転事故・・・あらゆる「職業人」
- \*感覚の麻痺・想像力・共感の欠如
  - 何故、このような社会になったか?
  - 「ゆたかな社会」の再考
- \*教養=知識?
  - 大辞林・・・①おしえそだてること、②社会人として必要な広い文化的な知識。それによって養われた品位、③単なる知識ではなく、人間がその素質を精神的・全人的に開化・発展させるために学び養われる学問や芸術など
  - 教養は、知識ではなく「態度J」である。
  - 「社会において如何に生きるべきか」の生きていく態度(行動)、そして社会変革を進める態度・行動
- \*「社会J、そして「公共」の再検討へ

## 2. 「ゆたかな社会」論と、「公」と「私」の 社会的アンバランス

- \*経済学における社会理解の1つ
  - J.K.ガルブレイス「ゆたかな社会」1958
  - 「産業社会」をどう見るか;物財の生産を重視、生産量がゆたかさの指標に
  - 「依存効果」;欲望は欲望を満足させる過程に依存する
  - 消費欲望を満足させる過程(モノの生産)自体から消費欲望が創り出される
  - 民間部門の「私的」生産は、依存効果により、余分なモノの生産を増大させる
  - それが社会の生産の中心的なモノとなり、経済(産業)社会が維持される
  - 民間と公共部門の間のアンバランスの発生
- \*では、何が必要か
  - 1)経済学的・制度的解
  - 売上税による需要コントロール
  - 自動車の社会的費用(宇沢;1973年、東京

で200万円/年/台 ニューヨーク 360万円/年/台)

- 社会的規制 1970年のマスキー法など
- 2)技術的解
- 3)社会的解
  - 「需要による圧力」
  - 消費者の選択、行動
  - 自らの消費行動の批判的・社会的視点の形成

## 3. 自律的移動と産業社会

- イヴァン・イリイチ「エネルギーと公正」(1974)における「交通」理解
- ※交通(trattc)
  - 1)自律的移動(transit);新陳代謝エネルギーの利用
  - 2)「運輸(transport);他律的=他のエネルギー(枯渇性資源)和用
  - 機械的交通体系=「産業」化された交通
- \*「速度の壁」;産業革命、鉄道の出現→自律的移動から運輸への移行
  - 運輸が産業として編成された社会
  - 「運輸」への依存
- \*産業社会;生産性・効率性が時間の関数によって計られる社会
  - 生産性上昇→速度の上昇→時間、コストの増大
  - 「速度」と「時間」の優先という価値観の形成
  - 機械を支配するのではなく、機械によって支配される
  - 単なる機械の「操作者」と機械が生産した商品の受動的な「消費者」に
  - 人々の生活の充足は産業主義的商品の消費量によって計られる社会
- \*「運輸」に支配された生活時間、生活空間構成→単なる運輸機関の消費者
  - 移動に関わる主体性の欠如
  - 欲求不満やストレスの増大
  - 感性や理性・情緒の変質 人間性の喪失
  - 高速文明は精神病理を引き起こす
- \*他律的な「運輸J」の支配からの解放は可能か?
  - 人間の動くペースで構成される生活空間と生活時間の構築は可能か?

#### 4. むすびにかえて

学生のレポートから；一般的な大学生の意識

\*もう一つの「教育的解」

「教育」とは何か；「人間という動物は、教育を施そうとしたとたんに学ぶことをやめる」自律的・主体的な学びを引き出す

「教養」とは何か；教養教育改革ばやり  
真の教養教育とは・・・

\*「社会」の理解と「他者への想像力」

→ 「公共」・「共感」の意識

その中での、「個」と「自由」

「共感」力；他者への愛、他の生命への共感と共生を求めるようになる(野田正彰)

「態度」・「行動」の形成 = 知識偏重ではない、真の教養形成を

教育における営み、市民運動など

\*今後の検討課題として考えていること

「産業主義的生産性」に対抗する「脱・産業化社会」とは？

コンヴィヴィアリティ=自律協働、自立共

生(I. イリイチ)

「人間的な相互依存のうちに実現された個的自由」

06/11/11 札幌市「かでの 2・7」での講演レジュメより

#### 講師略歴

1957年 東京生まれ

1986年 中央大学大学院商学研究科博士課程退学  
同年 札幌学院大学商学部専任講師

2005年 同 教授

交通論担当。研究分野は地域物流論、社会資本整備と地域物流の変容について。

近年は、天然ガスパイプラインの整備問題についてを研究テーマとする

「18歳からの教養ゼミナール」(北樹出版)

第12章「クルマ社会を考える」を執筆

※なお今号はレジュメの紹介としましたが、先生には改めて寄稿していただく予定ですので、ご期待下さい。

### 総会へのメッセージ

#### 渡来 和夫 (遠軽高校定時制)

10月2日に私の知人が駐車場から国道に出ようとして歩道を走る自転車に乗る高齢者をひいてしまいました。交通死の加害者に友人がなってしまった体験はなんとも複雑です。この事故は学校行事のための買い出しに行った先での出来事。詳しい状況はまだ分かっていないのですが、被害者が亡くなったことは事実です。

加害者の友人としてこの問題をどう考えとらえるべきなのでしょう。車も自転車も歩くことも、通勤や日常で同じ位の割合(車が時間的には少ないと思うけど)利用する者として、考え悩んでいます。

#### 神田 富恵 (青森市)

青森県にも被害者支援センターが設立されることになり準備会(県警の中にあります)を中心に進められているようです。田代さんから呼びかけがあり、支援ボランティアに応募しました。応募動機の作文を提出して選考するそうです。採用されると1年間の研修があるとの事。頑張ります。

#### 徳長 誠一 (稚内高校)

教師自身もクルマ優先の意識が強すぎます。地球環境を守る意識で、スローライフを！！

私は最近、稚内～札幌は原則JRです。クルマは無駄が多すぎです。

なかなか参加できなくて申し訳ありません。

#### 小竹 淳一 (岩見沢東高校)

仏教教団行事(宗派によっては修行というかも知れませんが)に安居(あんご)というのがあります。インドでは雨期の頃に修行僧達が雨期の間一か所にとどまって、学問・修行に励むというものです。なぜ雨期に移動を禁じての修行なのか。それは人が移動することでようやく芽生えてきた植物や虫たちを踏みつぶすことを避けるためだったと伝えられています。これは、仏教にみられる一種の交通思想といえないでしょうか。興味部深く思います。11月から3週間、京都へ「修行」に行きます。

#### 長谷 智喜 (東京都)

いつも会報ありがとうございます。

「スローライフ交通教育の会」、良い名ですね。

私は一昨年、上咽頭ガンを患い、大変な思いを致しました。でも今は完治です。以前のようなねばりがなくなっていますが、会報などで皆様のご活動お聞きして我が身を奮い立たせている毎日です。さて11月11日は息子の命日でもあり、総会に出席できませんが、会の盛況と発展を心から祈念致します。又お会いできる時を楽しみに致しております。北海道はもうすぐ厳しい冬の到来と思われませんが、前田様もお体をご自愛されご活躍下さい。

## レポート

## 高校での講話から 命とクルマ～「遺された親」からのメッセージ～

2006年11月7日 札幌平岡高等学校3学年対象

前田 敏章 (北海道千歳高等学校)

### 1 11年目の命日

10月25日は11年目の命日でした。遺影が飾られた仏間は、今年も届けられたお花で一杯になりました。しかし、私たち家族にとって、命日は実はそれほど特別な日ではありません。世間の慣わしの「何回忌」もそうです。私たちにとっては毎日が「娘の日」なのです。娘のことを「思い出しますか」と聞かれることがあります。私は「いいえ」と答えます。この11年、1日たりとも、いや一瞬も忘れたことなどありませんから、「思い出す」ということではないのです。

花を届けていただいた娘の高校時代のお友だちには次のような手紙を送りました。「千尋が天に召されてからもう11年が過ぎましたが、今も涙する毎日です。『通り魔殺人』的被害であり、非業の死との思いは強く、悪夢のような事件と千尋の無念を思わない日はありません」

私の朝の日課は犬の散歩です。犬は長女が友人からもらい受け、「サム」と名前をつけて可愛がっていた犬ですが、事件以来朝の散歩は私、夕方は妻に代わりました。今日も行きました。気持ちの良いはずの朝ですが、この11年、すがすがしい気持ちで散歩をしたことはただの一度もありません。芽吹きの新緑を迎えても、草木は生命をつないでいるのに娘は何故帰って来ないのかと辛くなり、秋の高い空を見ても、娘は見られないと思うと切ないのです。

### 2 伝えたいこと

遺された親として、皆さんにお伝えしたいことは次の三つです。一つは、本来、便利で快適なはずのクルマが、残念ながら今の社会では大変危険な使われ方をしており、多くの犠牲を出し続けています。この異常な「クルマ社会」、私は現代における最大の人権問題、社会的課題と考えていますが、これでよいのか問い直して欲しい。視点を被害の立場に置いて考え直して欲しいと言うことです。二つ目は、当たり前のことですが、「加害行為がなければ、被害はない」わけです。皆さんが運転する立場になったときに、絶対に加害者にならないためにはどうしたらよいか。もっと進めて、加害者を生まない社会を作るにはどうしたらよいか。このことを一緒にお考えいただきたいのです。そして最後に、命について改めて考えて欲しい。他人と自分の命を本当に大切にしたいこと。この三つです。

私の所属する「被害者の会」は、お互いの支援や交流

も行いますが、犠牲を無駄にせず、交通事故被害を生まない社会をつくりたい、そのために被害者として何が出来るかということを常に考えて活動しています。体験を語ることもその一つですが、この世で一番大切な肉親を理不尽に奪われた私たちには、もはや何をもってしても癒されることも、心の平安を感じることもありません。会員の刑事裁判を傍聴することが度々ありますが、遺族の多くは、被告席の加害者に向かって「子どもを返せ」「夫を返せ」と振り絞るように叫びます。私たちの共通の願いは、「元の体で返して欲しい」のです。しかし、それは叶わぬ願いです。であれば、せめて「命を軽く扱って欲しくない」「犠牲を無にして欲しくない」と強く願うのです。私たち遺族がいつも繰り返すのは「命の尊厳」という言葉です。

### 3 被害の実相

時々「あの日」の娘との最期の会話が蘇り、涙が溢れます。「お父さん、寝坊したので散歩お願い」。ペこりと頭を下げた仕草が忘れられません。千尋は列車通学をしながらも早起きして自分の犬を散歩させていました。

11年前の10月25日、夕方5時50分、娘は駅で友だちと別れ、自宅へ歩いて帰る途中、前方不注意のワゴン車に後ろから轢かれ即死させられたのです。

連絡を受け、人違いであることを祈りながら向かった病院での対面。それは、ベッドではありません。診察台に横たわり、ほんのり暖かさは残っていましたが、目を閉じ、頭と耳から血を流し、既に天国へ旅だった亡骸との対面でした。そのときの情景は今もまぶたに焼き付いて離れません。火葬されるときに妻が半狂乱になって娘の名を叫んだ様。小さな骨壺に納められ少し暖かく、あまりに軽くなった娘を抱いて火葬場からバスに乗ったときの悲しみ。その後の、現実が受け止められない茫然自失の日々。

ワゴン車を運転していたのは、35歳の看護婦で2児の母親、ごく普通の人です。加害者はその日、お金をおろすのに手数料のかからない6時までに銀行に着きたいと急いでおり、正確な時刻を知るためにカーラジオを操作したのです。スイッチを入れ、ボリュームを回したが音がでない、それで今度はカセット取り出しボタンを操作しました。その間全く前を見ず、風雨の中赤い傘をさした長女をブレーキもかけずはねたのです。衝撃でワゴン車の前部はへこみ、フロントガラスはクモの巣状に割れました。娘は頭と首を打ち5メートルほど飛ばされて

即死でした。

現場には歩道はなく、道路脇は雨でぬかるみ、歩行者は道路の左端を通らざるを得ない場所でした。娘に過失がないことは裁判でも明らかにされました。

その日以来、私たち家族の生活は一変しました。私は心から楽しいと思ったり、感動することが出来なくなりました。家族キャンプや旅行など楽しかった思い出の全ては、その日を境に辛く、悔しい、無念の過去に変わってしまいました。アルバムやハミリ、ビデオ、家族新聞など、もはや見る事ができません。子を亡くした親は、未来も過去も失うのです。仕事もしなければなりませんから外見は平静を装います。しかし、娘の無念を思う度に胸が潰れそうに痛み、絶望と恨みの中で生きることの辛さに耐えきれない、抜け殻のような自分を意識します。

毎月の命日にはお寺の納骨堂で娘と会います。家族で行ったときは泣かないのですが、一人で誰もいない納骨堂で娘と向き合ったとき、「どうして娘がこんなところに」と今も泣き崩れてしまいます。毎年5月、迎えられなかった無念の誕生日には、ケーキを買い、ろうそくを立てます。今年は28本のろうそくでした。遺された親は死ぬまで子どもの年を数え続けます。

しかし、遺された私や家族がいくら辛く苦しくても、何の過失も無いのに、その未来とすべてを暴力的に奪われた当の娘の無念さには比べようがないといつも思い直します。毎日2回、手を合わせる仏前の遺影から、「なぜ私がこんな目に遭わなくてはならなかったの」「私がその未来を、その全てを奪われたこの犠牲は、報われているの」そのように問いかけられているような気が今もするからです。

私たち遺族は、早く子どものところへ行きたいという思いに駆られることがあります。しかしそれでは娘の犠牲は無駄になってしまいます。私たちは、互いに「生きることがたたかい」と励まし合い、心の中の亡き肉親とともに、犠牲を無駄にしないための活動、交通犯罪のない社会をつくるための活動をやり抜いて、天国でしっかり報告したい、そのように考えています。

#### 4 交通犯罪

今私は何度か交通犯罪という言葉を使いましたが、皆さんは、犯罪というどのような事件を連想されるでしょうか。おそらく、殺人や傷害、強盗などであり、交通犯罪という言葉には、馴染みがないと思います。私も娘をなくすまでは「やる気でやったのではない」から、他の凶器を用いての犯罪とは別物と軽く考えていました。

しかし、事件以来ずっと考え続けていることなのですが、どう考えても、娘の被害は「通り魔殺人」の被害と同じなのです。道路上で何の過失もないのに、何のいわれもない人に、一方的に命を奪われたのですから。

「事故った」という言葉がありますが、私たちがどう

しても交通事故被害を軽く考えてしまう理由の一つは、物損で済む事故もあわせて「交通事故」とイメージするからではないかと思います。物損の場合は買い換えて元に戻ります。後で笑って話せることもあるわけです。しかし、人身事故の場合、もう元には戻せないのです。

物損と人身、結果には大きな差異がありますが、原因にあまり違いはありません。進行方向の安全確認を万全にせず、何とかかなると不用意にクルマを走らせれば、意図しなくても犯罪者となります。法廷では交差点も「犯行現場」と呼ばれるのです。

人身事故＝交通犯罪で加害者となったらどうなるのか。まず逮捕され、警察で身柄を拘置されて取り調べを受けます。そして検察庁に書類送検され、起訴された場合には刑事裁判となり、被告席に立たされ、訊問など調べを受け判決を言い渡されるのです。刑事裁判後、損害賠償という民事責任を問われ、再び裁判にかけられることもあります。

そして、被害者からは一生恨まれ続けます。私は当初、現実を受け止められず、相手を思いやる言葉をかけたこともありました。しかし、事件から2週間ほど経ち、初めて前方不注意という事故原因が知らされて以来、憎しみは深まるばかりです。日本は法治国家ですから復讐したいとは思いません。そんなことをしても天国の娘は喜んでくれない。その理性はまだ残っています。

納得できないのは、違反運転で命を奪った加害者が、その重みに相当する罪を受けず、結果として娘の命があまりに軽く扱われていることです。加害者の刑は禁固1年でしたが、執行猶予3年がついたため、刑務所にも入らないで済んでいるのです。

このことを若い皆さんに告げるのはためらいがあるのですが、交通犯罪にあまりに寛容な「加害者天国」という実態があります。資料をご覧いただきたいのですが、例えば、交通犯罪に適用される刑法211条の「業務上過失致死罪」は、窃盗や詐欺罪の量刑の半分という軽い刑なのです。窃盗や詐欺罪の最高刑が懲役10年ですが、「業務上過失致死罪」は5年にすぎません。娘の加害者の禁固1年、執行猶予3年と言う刑は、例えば10万円相当のバイクを盗んだ罪よりも軽いということを知り、これでは娘は浮かばれないと怒りにふるえました。当時の裁判長も判決の際に、「ほんの数秒間のちょっとした不注意による、往々にして起こる事故だから」と不当な「理由」を述べました。

私は、本来「事故」という言葉は、運転に違反行為が全くなく、予期し得ない原因で起こった場合に限って使うべきだと思います。違反行為を伴う交通犯罪は「未必の故意」による「交通殺人」「交通傷害罪」として厳しく裁かれるべきと考えています。

## 5 クルマ優先社会

昨年1年間に生命・身体に被害を受けた犯罪(身体犯)の被害者数は120万8千人に及びますが、このうち交通事故(犯罪)による被害はどれくらいかわかりでしょうか。何と96%(116万3504人)は、道路上の交通事故に関わる死傷です(うち死亡者数は6871人)。世界的には1年間で120万人が亡くなり、傷ついている人は5000万人と推定されています。

確かに、運転者の誰もが、故意に人を傷つけようとは思っていない。にもかかわらずどうしてもこれほどの被害が出るのでしょうか。

物質的豊かさや経済効率ばかりを優先する社会で、「自動車保険に入ることが責任をとること」「賠償すればよい」と、命がお金に替えられるかのような錯覚に陥っているようです。ことクルマに関しては、それが違反運転によるものであったとしても、「仕方のない事故」だから、「犠牲はやむを得ない」として軽く扱う病んだ社会～私はこれを人命軽視、人権無視の「クルマ優先社会」と呼んでいます～が現実です。被害者の視点から本質を捉え、クルマ社会を正しく問い直すことなしに、この「負の連鎖」を断ちきることはできません。

若者の事故の多さもこのような社会風潮と無縁ではないと思います。若者が無批判にクルマ優先社会の虜となり、取り返しのつかない加害者となった例を紹介します。2003年4月、深川市で起きた事件です。19歳の短大生がスポーツカータイプの乗用車で100キロ以上の暴走運転でカーブを曲がりきれず、同乗していた短大生を死に至らしめました。遺族に告訴され、危険運転致死罪で裁かれた加害者は、「イニシャルD」の主人公に憧れており、物語にあるように公道でレースまがいの暴走運転を始めた矢先の事件でした。「イニシャルD」というのは、無免許運転で家業の豆腐屋の配達手伝いをする中で身につけたドリフトなど「ドライブテクニック」を駆使し、走り屋のヒーローになるという物語です。私は、無免許運転常習という設定で、公道で違法な暴走運転を繰り返す主人公が善に描かれ、社会から批判もされず若者に人気のゲームキャラクターになったり映画化もされたことを憂います。

皆さんには、「クルマ優先社会」の犠牲になって欲しくないのです。犠牲というのは、加害の立場に追いやられることも含めて言っていますが、そうではなく、この病んだ「クルマ社会」を根底から問い直し、真に安全で人間性豊かな社会を築いて欲しいのです。クルマを単純になくせということではありません。クルマの安全面での限界、法律や制度の問題を直視し、安全・快適に使うためにどうするかを考えて抜いて欲しいのです。

## 6 クルマの危険性と社会的規制

クルマが人を決して傷つけないスピードは、時速0.9キロ(歩く速さの4分の1)と言われます。質量が人の30倍(幼児の場合は100倍)ほどもある鉄のかたまりですから、その運動エネルギーは強大で、使い方を少しでも誤ると、「凶器」となります。さらに道路には、子ども、お年寄りなど生理的能力による「注意力」の限界をもつ人が共存しているのです。

このように危険なクルマですから、「マナー」という問題ではなく、罰則の強化や免許制度の厳格化、速度規制など社会的規制が必要です。その殺傷力から、巨大な斧のような凶器をつけて走っているようなものですから、直接人の命を預かるメスを握る外科医師、あるいは飛行機のパイロットなどと同じ行為です。パイロットが一杯くらい大丈夫とお酒を飲んで操縦桿を握るのでしょうか。電車の機関士が私的に携帯電話で話ながら運転をするのでしょうか。この意味でも、ほぼフリーパスで安易に与えられる現在の免許制度に大きな問題があると思っています。免許は「卓越した技術」「豊富な知識」「頑強な安全意識」を有する専門家(プロ)にだけに与えられるべきです。

ある飛行機のパイロットは、「すべての規定は、過去の貴重な犠牲の上に成り立っており、それを守らなければ、同じ犠牲を繰り返す」と述べました。大切なことは、法律が作られた背景～この法律を守らなければ誰かがまたあの時のように傷つく～を考えること。それが法律を守る意味、遵法精神ではないでしょうか。

人が無意識にスピードを上げるのは「生命維持=生存競争=先行競争」が根底に有ると言われます。人より早く食料のあるところに行き着く行動というのが本能として刷り込まれているのです。そして事故を起こした半数が急いでいたという調査結果もあるそうです。この先急ぎ運転は、安全運転に欠かせない「進行方向空間距離」(車間距離もその一つ)を縮小するので危険極まりないのです。これを規制するのが法定速度という道交法です。

私たちの中には、規制とか「がまん」を否定する傾向があります。しかし、本能を規制、「がまん」して大脳の前頭葉=理性を発達させてきたのがヒトなのです。発達とはある意味「がまんする」ことであるとも言えます。「がまん」する力がないと知性は発達せず、凶暴な「切れやすい」人になります。大切なのは社会的適応性です。人類学者の養老孟司さんは、「利口、バカを何で測るかといえば、結局これは社会的適応性でしか測れない」(岩波新書、「バカの壁」)とも言っています。

## 7 クルマの認識を変えること

理性でクルマの認識を変えるべきと考えています。クルマは、暴走運転は論外ですが、無理な時間設定で少しでも速く着こうと考えたら、その時点で加害者となる危険に無限に近づきます。娘をひいた加害者は103円の振り込み手数料を節約しようと殊更に急ぎ、勝手に人はいないと思い込み、クルマを暴走する凶器に変えました。

クルマを凶器にしないために、「クルマというものは、速く格好良く走る物ではなく、雨風をしのいで、荷物を積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもので、子ども、お年寄り、病気の人、障害を持った人にとって特に必要なもの」と考えてはどうでしょうか。とにかく、早く着こうとは一切考えず、対クルマは勿論ですが、歩行者、自転車、そして同乗者を護るため「安全確認」を二重三重に行いながらハンドルを握って下さい。スポーツとして楽しむのはサーキット場でしかできないのです。

自動車文明に対する価値観の問い直しがされた北欧の一部の都市では、歩行者、子ども、お年寄りの安全を第

一に考えた街づくりが始まっています。現代の大きな課題である安全な社会づくりを、皆さん方若い力で担っていただきたいと思います。

## 8 遺された親からのメッセージ

天から与えられた命を全う出来ずに夭逝<sup>ようせい</sup>～若くして亡くなることですが～された時、この世で一番深い悲しみに陥るご両親がいます。若さが、その一途さで暴発し、自分や他人を危険な状況に置きそうな時があるかと思えます。そのときは、もしものことがあった時のご両親と家族の嘆き、あなた方を心から大切に思ってくれている仲間の悲嘆、そして同時に相手の方にも嘆き悲しむご両親と友人たちがいるということを想像して下さい。

決して自転車でも無茶な乗り方をしないでください。安全運転を心がけているドライバーを加害者に追いやらないで下さい。運転する側になったら、クルマを暴走させないで下さい。他人と自分の命を本当に大切にして下さい。これが遺された親からのメッセージです。

### 書評 下流同盟～格差社会とファスト風土～ 三浦 展 [編著] 朝日新書

「ファスト風土化する日本」(2004年、洋泉社)で、地方農村部の郊外化と中心市街地の没落、地域コミュニティ崩壊(=空洞化)を指摘し、均質化したアメリカ型郊外開発を批判してきた著者が、都市設計、教育制度学などを専門とする他の4人の執筆者とともにファスト風土化と下流社会の世界同盟化について論じている。

アメリカの現地取材レポートも交えながら、「ウォルマート」というスーパーセンターがもたらしたスプロール化(無秩序な郊外化)の実態や、アメリカの階層格差と教育の現状が明らかにされ、グローバル化=アメリカ化の波の中での日本の現状と課題が提起されている。

終章の「古いヨーロッパ・フランスは抵抗する」(鳥海基樹氏執筆)の中で紹介されている建築家・マンジャンの提案、混合交通手段間の相互作用を利用した「通り抜けられる都市」や「都市の高密化」「雑種都市」という概念は、興味深かった。「運転できない子どもや高齢者が、徒歩や自転車でバス停や駅、あるいはパン屋や学校にアクセスできるように、都市の高密化が必要」「建築を集積させ人々がふれあって暮らす高密化と、単に建物の高さを競う高層化は異なる」「現代人が交感を抱く歴史的界限は、すべからく中層建物が密実に詰まり、人々の生活感にあふれる高密空間である」(p.220)等々。

(前田記)

### 編集後記

■2月28日放送のNHK、クローズアップ現代、「眠れないバス運転手たち～規制緩和の陰で～」を観ました。何と、スタジオゲストは当会会員の川村雅則さん(北海学園大学講師)でした。■番組は、今年2月18日に大阪・吹田市で起きた、27人死傷のツアーバス事故の背景と今後の対策を問う企画。川村さんが国谷キャスターの質問に適切に答え、規制緩和によって安全が脅かされている貸し切りバス業界の実態と問題点を歯切れ良く述べていました。■事故を起こした「あずみの観光」の21歳の運転手は、警察の取り調べに対し「今月に入って休みは一日しかなかった」「うとうとしていて分離帯にぶつかった」と居眠り運転を認めています。■貸し切りバス会社は、2000年の規制緩和以降新規参入が相次ぎ、1.6倍にもなりました。運転手の拘束時間も基準自体が過酷(65時間/週)な中、無理な運行業務が横行し、行政指導件数はそれまでの4倍に上っているそうです。「あずみの観光」も昨年6月に労基署が調査が入っていました)■供給過剰の過当競争で、安全管理は二の次とされ、行政監査や事後指導が追いつかないという背筋が寒くなる実態の数々。規制緩和導入の当時、安全管理についてはチェック体制強化で業者が淘汰されるから大丈夫とされていましたが、川村さんは、これはフィクションであったと看破。■今後の対策として、供給過剰の是正、適正な運賃水準の設定、運転手の働き方のチェック、安全監査の充実、などが指摘されていましたが、根底から見直すべきものは、「安全」を軽視しても「業界の活性化」を価値あるものと優先する「市場原理主義社会」なのかもしれません。(前)

(※連載「三ない運動を総括する」は休載とさせていただきます。次号に掲載致します。)