

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.13

2010年4月28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

## 公開講座「クルマ社会と交通教育」開く

10月24日 かでの2・7

スローライフ交通教育の会は、2009年公開講座を、10月24日、札幌市中央区の「かでの2・7」510会議室にて開催しました。

参加は大学生の方も含む22名。当会では初めての中学生からの報告があり、また、参加者からの積極的な発言も相次いで、意義ある講座となりました。内容を紹介します。



### 以下は公開講座の案内チラシの文面です

「スローライフ交通教育の会」は、生命尊重の暮らし方という視点から、クルマ優先社会を問い、持続可能な共生の交通社会にふさわしい交通教育を研究し実践する会です。

これまで学校教育においては、技能教育に偏した「交通安全教育」は在っても、クルマ社会の負の側面を正面から扱い、交通社会との関わりを主体的に考える、という総合的な「交通教育」は行われてきませんでした。

今回の公開講座では、若者のクルマ離れも指摘される中ですが、交通死被害の実相をリアルにとらえ、学校教育におけるスローライフ交通教育の実践例を紹介し、大学からの報告と合わせて、あるべき交通教育を参加者の皆さんとともに検討します。

### 【目次】-特集- 公開講座「クルマ社会と交通教育」

- 講座1 知っていますか、交通事犯被害の実相 ..... p 2 ~ 3  
中学生の発言「姉を交通犯罪で奪われて」 白倉 紗穂
- 講座2 高校での総合的学習の時間の実践 ..... p 4 ~ 6  
「クルマ社会を考える」の授業報告 前田 敏章（千歳高校定時制）
- 講座3 大学からの報告と討議（ワークショップ） ..... p 7 ~ 11  
「若者世代と車社会と交通教育」 武田 泉（北海道教育大学准教授）

なお、2010年の公開講座は、10月3日（日）13：15～15：45、「かでの2・7」510会議室にて行います。内容は今後検討ですが、是非予定に入れて下さい。

講座 1

～ 知っていますか 交通事故被害の実相 ～

中学生の発言 姉を交通犯罪で奪われて

白倉紗穂 (中学3年)



はじめに

皆さんは町で自転車に乗っている学生たちを見たことがあると思いますが、マナーは守られていますか？

私たちのまち、南幌ではどの生徒も自転車通学が許可されているのですが、あまりマナーがいいとは言えません。二人乗りをしていたり、

信号無視をしていたり、とても危険な乗り方をしています。またすぐ近くに横断歩道があるのに使用せず斜め横断、歩道をふさぐように2列・3列での自転車走行が当たり前です。

私の姉は6年前に交通事故でなくなりました。姉は当時中学3年生で、通っていた南幌中学校では交通安全指導を厳しくし、「交通安全の誓い」を生徒たちでたてたそうです。そして、姉の月命日である1日を、交通安全の日として、全校生徒で集会を開き交通安全について話す日が設けられましたが、校長先生の異動でなくなり、2年で終わりました。

それから6年経った今では、誓いは忘れられています。3年前までは一部しか認められていなかった自転車通学も全員認められています。姉の事件のときは、学校から3km以上離れたところに住んでいる生徒であり、許可書が出た生徒だけが認められていました。

なぜ自転車通学を生徒全員に認める方向に変わったのか、私にはまったく理解できません。特に学校での指導があった記憶もありませんし、何の教育も指導もないままの出来事だったからです。学校は姉の事件で何を学んだのでしょうか。時間が経てば、そのことを覚えている人たちが学校から去れば、それで終わりなのでしょうか。

交通教育について思うことはいくつかあります。すこし生意気に聞こえるところがあるかもしれませんが、話したいと思います。

「交通安全青空教室」のこと

南幌小学校では毎年、「交通安全青空教室」というものが開かれています。姉が亡くなった次の年、私は小学4年生でした。事件前までは何も考えずその授業を受けていました。ですが事件後から青空教室はとても怖い授業だな、と思うようになりました。

青空教室では児童に横断歩道の渡り方やドライバーから見た道路の説明などを行っています。その中には飛

び出しの危険性を指導するために実際に車をつかったりするシーンがあるのですが、どうにかならないのかと思います。スタントマンが児童の目の前で、車にはねられるのです。

本当に怖いと思いました。他の人たちは「すげー」と面白そうに見ていましたが、その気持ちはまったくわかりませんでした。

ルールなどの知識を覚えさせるよりも先に、まず命の重みをわかってもらうことが大切なんじゃないでしょうか。何より、交通ルールを笑いで覚えられるとは思えませんでした。人がはねられるところを見て笑っている子たちがいて、それを咎めない教師がいる。これでは、何も意味もないと思います。いくら車の怖さを教えたところで、命をなんとも思っていなければ何も変わりません。命の重さがわかれば、自然に車を見るはずで、自然に気をつけるはずで、ルールなどよりも先に、まず命の大切さを教えてほしいと思います。まるで遊びの手本を見せるかのように、人が車にはねられるところを見せるような人たちでは、無理なのかもしれません。

そして自転車の乗り方指導のときは一段と声を大きく、「自転車は乗り方を間違えると事故に遭います。ちゃんとした乗り方をしていれば事故に遭わないということです」と言いました。

姉は、自転車で登校途中にトラックにはねられ亡くなりました。そのときの私は姉の事件の詳しいことを知らなかったのですが、全校生徒の前で「私の姉は自転車の乗り方をきちんとしていないから事故に遭って死んだ」と責められていると感じました。しかし学校の先生は「どうかしたの?」と、姉を亡くしてまだ数ヶ月しか経っていないことも、忘れてしまっているようでした。形式的に、交通安全教室を行っているという実態があればいいのかと感じました。

卒業生の死

一月程前、バイク事故で南幌中学校の卒業生のかたが亡くなりました。私の両親の知り合いの息子さんでした。その人の家へ行ってきた両親の話によると、親御さんは当然ですがとてもショックを受けていたそうです。私は、その事件は学校で話がしっかりされると思っていました。

ですが、次の日の朝、学校に行ったとき先生が話したのは、「うちの卒業生が事故に遭って亡くなりました。皆さん気をつけてください」とほんの少しでした。今はやっているインフルエンザについての注意のほうが、よっぽど長いのではないかと思います。

ショックでした。亡くなったのはうちの卒業生なのに、こんなにもあっさりと終わってしまうのかと、信じられな

い思いでした。亡くなった方が卒業したのは2年前なので、知っている先生方もたくさんいます。私の学年にはその先輩を知っている生徒がたくさんいます。私は面識がなかったのですが、部活などでお世話になった同級生もたくさんいます。それでも、その人が話題にのぼったのは朝のその一言だけでした。卒業していれば関係ないのでしょうか。

あまりに人の死に無関心すぎるような感じがします。このような無関心さや他人事のような対応をするべきではないと思います。それがそのまま生徒の無関心につながっているような気がします。その日1日、誰一人変わった様子も、また、話に出ることもなく、私はその雰囲気違和感を覚えていました。

### 「交通安全青空教室」のこと



姉の美紗さん(当時14歳)  
2003年9月1日、自転車で中学校への登校途中、暴走トラックの犠牲になりました。

私がこんな風に交通事故や学校の対応について深く考えるようになったのは、姉の事件がきっかけです。

姉が亡くなって、とても悲しい思いをしました。本当のことを知りたいと必死で活動する両親も見てきました。今その両親は、交通犯罪の

現状を知ってもらうためにいろいろな場所で講演を行っています。

そんな風に少しでも交通事故をなくそうと頑張っている人はたくさんいるのに、学校はたいした対応してくれません。最初話したように、事件直後は交通安全の日を設けたりしてくれても、時間が経てばなくなってしまいます。誓いはどんどん消えていってしまいます。そんなことで意味はあるのでしょうか。事件から学んだことを生かして、事故をなくそうという気持ちはないのでしょうか。先ほど青空教室の話で言ったように、もっと命の大切さをみんなに教えてほしいと思います。そうすれば交通教育にも少しずつ意味がでてくるはず。その方法はなんでもよくて、例えば小学校低学年なら、トンボの頭をもいで遊ばないように注意するだとか、ほんのささいなことで大丈夫です。

中学校の対応も後から考えると、あっさりしているように見えて実際はとても悲しみに満ちていたと思います。それなら、もっとその感情を隠さず表に出してあげればいいんです。誰かが死んでしまえば悲しむ人がたくさんいる、ということが伝われば何かが変わってくるのではないかと思います。

生徒に動揺を与えないようにと考えているのかもしれませんが、命は一つしかないのです。奪われても奪ってもいけない大切なものなのです。家庭でも教えるのは当然ですが、結局のところ自分は大丈夫と思っているのかもしれませんが。

### 姉の事件以来自転車に乗れず

突然家族を亡くすということは、時間の経過で癒されるものではありません。

私は自転車に乗ることがありません。姉の事件後から乗っていません。通学でも自転車は使用していません。特別許可を得てバス通学をしています。

一度自転車通学を試みたことがあります。でも自宅から500mのところ、姉の事件現場に着いたところで動けなくなっていました。どんなに遠くにいても車が視界にあると恐怖で道路を横断することが出来ませんでした。ここで横断して、万が一事故に遭ったら周りに何を言われるだろうか。姉妹そろって正しい自転車の乗り方を知らないのかと言われるのではないかと。

姉は交通法規を守り横断したのに、高速度のトラックが道路を飛び出し姉に向っていった。車との距離は十分あるように見えるけど車が自分に向ってきたらどうしよう。

今考えると、姉を亡くした後の、学校で行われた交通安全教室がトラウマになっているのかもしれない。どれだけの時間その場にいたのかわかりませんが、少なくとも横断歩道があるその場所にずっと立っていたわけですが、停止した車はいませんでした。渡ろうと身を乗り出し、車の状況を確認していても歩行者を安全に渡らせようとした運転手はいなかったのです。

1台の車が止まったのですが、それは初めての自転車通学を心配してあとを追ったきた両親でした。自宅を出て15分以上経過してから両親は自宅を出たようです。父が横断歩道手前で車を停止させ、母は車から降りて反対車線に立ち大きく手を振り、遠くにいる車に横断者がいることを知らせてくれました。

事件から6年の間での唯一の私の自転車体験です。

### 交通安全教育に思う

両親は、様々な場面で学校と話し合いをしていました。こちらからすると、少し考えればわかるのではないかなというようなことでも、話をしてはじめて気がついてもらえることも多いのも事実です。

自転車の乗り方指導の在り方についても、姉を亡くした私の前で、スタントマンを車で撥ね飛ばすことも、こちらから言わなければ、心に大きな傷となったことを分かってはもらえませんでした。簡単に言うと、学校の交通安全教育から私を守ることに、両親は立ち向かわなくてはならなかったということです。また私自身も、自分ひとりで立ち向かうことは無理でした。

安全は、ルールを守っているからと確保されるものではないと思います。今の交通安全教室をすべて否定するわけではありませんが、もっと体験者の話を聞く機会を作ってもいいのではないのでしょうか。そして、もう少し被害者の兄弟など、実際の被害にあっている人間のことを思いやった交通安全指導を考えてもらえないでしょうか。

これからの学校教育で、少しでも事故が減って、悲しい思いをする人が少なくなればと心から願います。

～ 高校での総合的学習の時間の実践 ～

講座 2

「クルマ社会を考える」の授業

前田敏章 (千歳高校定時制)

本校、千歳高校定時制では、総合的学習の時間として、概ね3時間分のテーマ学習を行っています。テーマには進路や教科内容を補足するものも含まれますが、環境問題など幅広いテーマをとりあげる教師もいます。

私は5年ほど前より、3年生を対象に「クルマ社会を考える」というテーマの総合学習の実践を試みっていますが、その概要を報告します。(以下は、公開講座で使用したスライド資料を抜粋したものです)



「スローライフ交通教育の会」とは  
Institute of Traffic and  
Transportation Education for  
Slowlife (略称: ITTES)

第2条(目的)

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。

交通教育、これまでとこれから

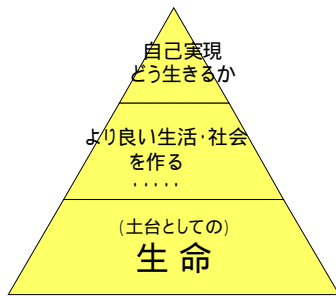
これまで

- ・「良き交通社会人」とクルマ社会への順応を進める。国民皆免許の社会を前提とし、学校教育に運転者教育導入を求める
- ・知覚、認識の訓練で事故は減らせると、精神論と技能教育に偏る断片的交通安全教育

これから

- ・モータリゼーションの負の側面、特に生命と健康被害を重視し、人権教育、環境教育としての総合的な交通教育
- ・生徒が主体的に学ぶ交通教育。免許を持たないライフスタイルの保障

問2 私たちが学ぶ目的は



知性とは？ 教養とは？

- ・知性とは、「想像力」である
- ・教養とは、「知識」ではなく「態度」である。  
如何に生きるべきか、日常生活を一步でも良くしていくために、社会へ働きかける態度や行動。そのために必要な社会理解

社会的適応性、社会的能力に不可欠な  
他者の立場に立つ「想像力」  
特に、他者の「生命への共感力」

問3 現在の交通死傷被害を言い表す適切な言葉は？

静かなる 大虐殺

↑  
時間的、空間的に分散して発生

↑  
世界で年間120万人(3200人/日)の死者、5000万人の負傷者  
(WHO 2007年報告)  
10～24歳の死因のトップは交通死、年間40万人の死者  
(WHO 2007年報告)

問4) 我が国の2008年における身体犯被害は、年間100万人に近いが、このうち交通死傷被害はどのくらいの割合か？

- (1) 30%以下
- (2) 50%
- (3) 70%
- (4) 90%以上

答) 96.3%  
交通死傷総数 = 950,659人  
(死者+負傷者) (7,499人+943,160)  
身体犯被害総数 = 986,812人  
(交通+その他) (950,659+36,153)  
2008年の交通死以外の身体犯被害死・・・1,211人

問5  
第二次世界大戦で、日本の国内で市民が犠牲になった数は約40万人と言われます。  
それでは、戦後60年(1946～2007)間の道路交通死者数はどのくらいか？ 世界ではどうか？

日本 (1946～2007)・・・80万人  
世界 (～2001)・・・3500万人

死語にならない「交通戦争」

交通事故による深刻な後遺障害

- 遷延性意識障害 (せんえんせいしきしょうがい)  
かろうじて生命維持に必要な脳幹部分は生きている状態
- 高次脳機能障害 (こうじのうきのうしょうがい)  
脳の3つの機能・・・運動機能(手足を動かす等)  
知覚機能(音やにおい・手触り等)  
高次脳機能(記憶・認知・感情・言語)  
のうち 高次脳機能が脳疾患及び脳外傷等により損傷された状態

外見では判断できず、以下のような症状がある  
記憶障害・・・新しいことが覚えられない  
注意障害・・・外からの刺激に反応しやすすい、同時に二つのことができない  
感情障害・・・怒りっぽくなる、子どもっぽくなる、感情のコントロールができない  
失語症・・・言葉で意思を伝えられない

人命軽視の「クルマ優先社会」

「犯罪白書」(平成11年度版)  
(交通事故犯の起訴率が70%台から10%台へと低下したことに ついて)  
「国民皆免許時代に国民の多数を刑事罰の対象にはできない」  
「保険制度が普及し、補償が充実してきた」

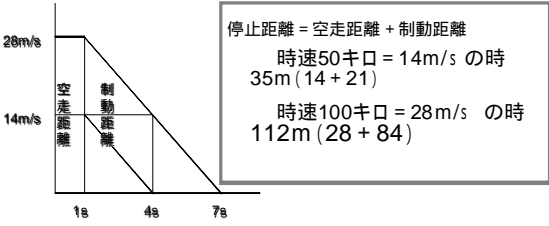
「交通安全白書」(平成12年度版)  
「現代の自動車社会においては、誰もが交通事故の当事者になってしまう危険と背中合わせであると言ってもよく、(中略)社会として自動車交通の便益を享受している以上、自動車交通社会の便益の裏返しとしての社会的費用である交通事故の被害を(中略)社会全体がバランスよく負担していく方向で」

道路交通による死傷被害の実態から、私たちはクルマ社会をどう捉え、何を為すべきなのだろう



WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

問8) 時速50km(約14m/s)で走行中、前方の道路上で幼児が遊んでいるのが見えた。発見してからブレーキを踏み、効きはじめるまでに1秒かかり、ブレーキが効きはじめてから3秒で停止した。速度-時間のグラフ(v-tグラフ)を書きその面積から、停止距離を求めよ。  
時速100 km(約28m/s)の場合はどうか



問9) 人の移動方法で最も安全なのは？

移動手段別	安全順位	交通総距離当たりの死者数( / 1億人km)
飛行機(空路)	1	0.035
鉄道(軌道)	2	0.035
バス	3	0.070
フェリー(海上)	4	0.250
自動車	5	0.700
歩行	6	2.000
自転車	7	5.400
二輪車	8	13.800

WHO ワールドレポート (2005)による

■道路交通全体(バス、自動車、歩行、自転車、二輪車)・・・ 0.95

問11  
クルマ(乗用車)が決して人を傷つけない速度というのは、どのくらいか？

A:時速 30キロ  
B:時速 20キロ  
C:時速 10キロ  
D:時速 5キロ  
E:時速 1キロ

(答) E (時速0.9キロ)  
時速30キロで走る乗用車がつつエネルギーは、歩行者のエネルギーの1500倍、時速60キロになると、6000倍となる。

公共交通機関の復活・整備と環境問題

「1台のバスは 35 台の乗用車の代わりになり、1輛の市街電車、地下鉄あるいは列車は、 50 台の乗用車にとって代わることができる。  
そして、1本の列車は 1000 台の車、あるいは 150 台の貨物を積んだトラックを代用できる。」

「クルマが鉄道を滅ぼした」(ブラッドフォード・C・スネル)より

### 歴史の必然 交通死傷被害ゼロ・共生の交通社会への展望

- ・クルマ使用の社会的規制
  - … 厳罰化、免許制度の厳格化
- ・公共交通機関の整備
- ・歩行者(自転車)優先のまちづくり
- ・被害ゼロを明確にした国家政策
  - スウェーデンの「ビジョンゼロ」政策
- ・脱・スピード社会
  - スピードへの幻想からの解放

クルマを凶器にしない(決して加害者にならない)ために

- (クルマの有用性に対する認識を理性で変える)
- ・クルマは速く格好良く走るものではなく、ゆっくりだが、雨風しのいで、荷物も積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもの。子どもや高齢者、病気の人に特に必要なもの
- ・ハンドルを握ったら、早く着こうとは一切考えず、「前方空間距離」の安全確認を二重、三重に行い、歩行者や自転車、同乗者の安全を守りきり、絶対に加害者にならない運転を

問12

時速30キロの自動車にはねられた場合の歩行者の死亡率は5%である。  
時速40キロの場合は？  
時速50キロでは？

- 答) 時速 30キロ・・・ 5%  
時速 40キロ・・・ 25%  
時速 50キロ・・・ 45%  
時速 60キロ・・・ 85%

問13 ヨーロッパに見られる  
右の標識の意味は



住民用街路の標識

この標識がある街路は、クルマも通れるが、住民の「遊び場」。  
クルマは、20キロ以下の極めて低速で運転し、歩行者を危険にさらしてはならない。  
道路の優先権はクルマにはない。

自動車の「原罪」  
「朝日」2009/6/1

「自動車産業は『原罪』を背負って誕生した産業だ」(藤本隆宏・東京大学教授)  
自動車は人類の自由な移動を可能にしたが、交通事故を起こし、二酸化炭素排出など環境へ負荷を与えるという「原罪」を抱えている



### 安全な車 遺族と作る 小栗幸夫教授の研究・実践「ソフトカー」



### クルマ社会がもたらした 「20世紀のディレンマ」

- ・ 高速文明による、大量生産と大量消費
  - ・ 移動時間の短縮
  - ・ 製造、開発、流通の巨大産業創出
- ⇔
- ・ 死傷被害・・・最大
  - ・ 開発と大量消費による、自然破壊
  - ・ 自動車対応型都市開発による都市の空洞化、コミュニティ(共同体)破壊。

スピードや運輸に支配されない生活へ

Fast service food    On demand  
Real time  
大量生産、大量消費、大量廃棄

ファーストエコノミィ    ファーストフード社会

↓

Slow food    Slow business  
Slow technology    Slow study ...  
... Slow life

**Slow is beautiful**

速度、時間を優先し運輸に支配された生活から、人間性を取りもどす。モータリゼーションに追いつかない歪んだ消費社会からの脱却

## 講座 3

## ～大学からの報告～

## 若者世代と車社会と交通教育

武田 泉（北海道教育大学札幌校准教授）

## 1 道内での交通研究と交通基盤整備

## (1) 道内の交通研究者は土木工学関係者が圧倒的多数

北海道は近代以降の内国植民地ということで、歴史が新しく、それが大学の構造にも影響を及ぼしている。たとえば、北海道大学は理系の農学部と工学部が中心の大学で、文系の学部は戦後できた。そのため農学部や工学部は、(実学的に)社会経済的な内容も含めて研究されている。

全国的には、交通論というと交通経済論(商学)と(計画系)土木工学というのが二大勢力だが、道内の交通の研究者は、土木工学の関係者が圧倒的多数であり、土木業界や土木学会との兼ね合いが中心になっている。

## (2) 道内の交通担当組織

道内で交通基盤整備を担当している行政は、北海道開発局と北海道庁で、交通基盤整備～インフラ～を担っているが、特に土木の出身者が多い。

北海道の開発事業は、国の直轄事業が多く、補助率が嵩上げ(かさあげ)されているという特例がある。これは、北海道と沖縄だけである。例えば直轄事業の多さだが、本州では3桁の番号が付いた国道は、国が指定して県庁で管理するのが通例だが、北海道と沖縄だけは3桁の国道も国(開発局)が管理している。

ということで、土木建設業界とコンサルタント会社が一体となって、公共事業を行っているという特徴が鮮明である。

## (3) 道内の交通施設整備の特質

道内の交通基盤事業の特質については、予算において道路事業～開発予算・道路特定財源関連～が突出している。政権交代してもここは大きく変わっていない。道内で道路を優遇してきたのは、例えば、無料開放の高速道路以外の高規格道路が多いということである。日高道、留萌道、紋別道、函館新道、名寄バイパス、美幌バイパス、などだが、自動車専用で自転車や歩行者は通れないが無料開放している。建設当初高速道路会社(道路公団)は、つながったら有料と言っていた。

道内の一般道路も、本州より幅員が広く、自動車の通行には高規格である。幅員は冬の滞雪スペースが存在するため、そもそも広い。それで走りやすくスピードが出やすいという構造になっている。本州の道路は狭いが、北海道では通行量が少なくても広い道路

が作られている。

鉄道の場合は、道路のような財源は無く、全て運賃収入で賄わなくてはならず青色吐息という状況で、あまり線路基盤は改善されない。しかし、ごく一部だが、鉄道でもお金がかけられる所がある。例えば野幌駅や旭川駅の高架



化である。これは、連続立体交差事業と呼ばれ、自動車の円滑な輸送を妨げる鉄道を上にあげるといふ政策である。鉄道がお金を出さなくても、潤沢にある道路予算による街路事業としてできる。野幌駅は基準すれすれで、高架化の対象にされたようだ。本当に必要性があるのか疑問で、お金をかけるところはもっと他にありと思うが、行政の手続きの中では妥当性ありということになる。単独立体交差とか跨線橋(例えば手稲駅や岩見沢駅など)も街路事業として道路予算に含まれている。

## (4) 道内での鉄道問題～鉄道の衰退、廃止～

一方で、鉄道単体では、特にJR北海道の鉄道路線だが、廃止の危険性をもつ路線もある。その一つが5年前のちほく高原鉄道ふるさと銀河線の廃止。私もいろいろ存続のお手伝いをさせてもらい大集会などもやったが、情報が札幌など道央圏に伝わらないこともあり、全道的な運動にはなりきれずに、廃止になってしまった。北見網走方面のJR石北本線も「取り残される石北線」(2009/10/09,北海道新聞)という記事があるが、特急オホーツクが30年来、1分たりとも速くなっておらず、車両も昔のままで、廃止の危険性が大いに存在する。

一方で、石北線の直ぐ近くの高規格道路を、高速バスや乗用車が特急列車を追い抜いてビュンビュン走るという状況がある。交通基盤投資の中で、道路を優遇し、鉄道にはお金をかけないというこれまでの日本の交通政策の中では当然の帰結である。

政権交代の関係で、新幹線を札幌まで持ってくる話がごたごたしてきているが、整備新幹線を引くためには、並行在来線としてJRから経営分離して第三セクターなど地元が出資しなければならないとされている。根拠は法律ではなく、政府与党の合意事項である。並行在来線を経営分離するには地元同意が必要とされているが、函館から札幌まで決まっていない。見通しは

あったが、政権交代で変わってきた。

余市と仁木の町長は危機感を抱いている。他の倶知安や蘭越など沿線自治体は、新幹線を引きたいので並行在来線の話の口に出せないというような状況が存在している。

### (5) 民主党政権とクルマ社会

#### ～高速道路無料化（ETC千円）論議～

前原大臣は鉄道マニアだが、そのことはあまり表に出さない。地方からの要請のダムや道路については、今までの枠に囚われず査定をやり直すなどしている。鉄道についてそれほど肩入れしていないが、整備新幹線については、着工区間については認可をして、着工していない区間についてはやり直しをするという言い方をしている。

また、これまでの自民政権では触れられなかった交通基本法についての論議が出てきており、民主党政権で一步前進する可能性があるが、今までのしがらみや地方との関係もあり、どこまで出来るか不透明である。クルマ社会に対してどのような施策をとるかだが、民主党自体が高速道路無料化を言っている状況では疑問。

高速道路1000円になり、一番困っているのはJR四国で、トイレトペーパーを撤去したり、列車のワンマン化や輻数減などけちけち作戦を行っているが、経営が成り立たなくなりつつあり、新たにローカル線を廃止せざるを得ないと言っている。この状況がもっと進むとJR北海道や九州など各社にも影響が広がる。JR西日本は後述の尼崎事故の関係で「安全性が確保できないから廃止したい。」と言い出しかねない。

しかし高速道路の無料化は、北海道や九州で社会実験として行うということを未だに言っており、どうなるか読めない状況。

## 2 交通運輸関連事故調査の現状と課題

鉄道事故調査について、福知山線事故は106人（他に運転士1名死亡）が亡くなる重大事故だが、複合的要因が絡まり、技術的、運営的、組織的問題、さらに民営化との関係や経営風土など指摘されている。言えることは、本来技術的問題で全ての項目を調査すべきなのに、一部の要因しか調べない。中間報告まではしっかりやっていたのが、最終報告では車輛構造の問題など事故原因の調査から除かれた項目が沢山ある。さらにJR西日本だけの問題でなく、国土交通省や運輸省の問題もある。例えば福知山線事故の半年前に土佐くろしお鉄道の事故があり、ATSが制限速度を50キロ上回ると最早止める機能がないというATSの設置状況があった。この事故の直後にその危険性を知らせる通達を出せば変わっていたのではないかとの議論もあるが、そのことは不問にされている。事故原因の調査はしっかりやり直す必要があるが、何かの圧力で止めら

れているようだ。

鉄道事故調査については、国鉄時代は内部に調査組織を作っていたが、民営化後は何もなかった。信楽鉄道事故で唯一作られたのが、運輸省鉄道局長の私的諮問機関としての事故調査検討会だが、十数ページほどの報告書が出されただけである。調査権限が無いので、ほとんど調べられず、せいぜい警察の責任追及しか出来なかった。

そのような中、問題が大きいと言うことで、信楽鉄道事故の遺族が「TASK（鉄道安全推進会議）」という団体を作って運動を始めたのが発端となった。その後、海外の運輸事故調査の組織にならって現在の運輸安全委員会が作られ、調査組織の格上げが行われてきた。

## 3 MMとスローライフ交通教育

### (1) 行政・土木学会サイドによるMM教育キャンペーン

モビリティマネジメント（以下MM）は、5年ほど前から始まった。行政と土木学会サイドが「車のかしこい使い方」というキャッチフレーズをあげて一大キャンペーンをするようになった。MMの定義として、「1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するよう）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」（国土交通省総合政策局交通計画課のホームページ）という紹介がされている。

一見、もっともで好ましいようだが、しかし、何か胡散臭い。土木関係者の中でもそのように思っている人が沢山居る。今まで土木建設によって社会の改良を担ってきたのに、今になって心理的な方法を云々というのは邪道だと言った人もいる。しかし、時流に乗り、旗振り役がいて、土木学会の中で一大勢力となってきている。

個々人にとって車を使う生活は便利だが、地球環境問題で、CO2など温暖化ガスの最大の排出源である交通運輸部門の中でマイカーが大きく、増えているということで、車をやめるとは言わないで、賢い使い方をして改善を提起している。その中で、心理的な手法を使い、住民を説得させ、改心させようという方法。概念や実施の方法は、オーストラリアやアメリカなど海外から輸入したものである。それに道路建設に邁進してきた土木学会や道路行政が飛びついている。

「ダイアリー調査」を初めて実施したのが北海道教育大学付属札幌小学校で、今から10年ほど前のことである。一週間の家族の交通行動を記録してもらい、その後、診断カルテで交通行動の分析を行う。例えばAという行動とBという行動を二つ一緒にすれば車の移動距離が短くなるのではないかなどと、説得的に心理的



なところに訴えながら、自発的になれば大成功というやり方となっている。

ダイアリー調査などMMの対象としては小学校が圧倒的。中学校では少数、高校では皆無であるが、その理由は、価値判断というより、小さい頃からの態度育成を主眼としているからである。また、交通教育は教科の内容と結びつかず、教科書との関連性もないので総合学習でなければ出来ないという事情もある。さらに、教師集団の理解の問題や、進学校では受験と結びつかないことはやりたくないという事情もある。

## (2) 対抗軸としてのスローライフ交通教育

対抗軸としてスローライフ交通教育の会がある。高校を主眼に置き、理念としては地域密着型教育、生徒の自主性尊重などを掲げてやろうとしているが、実施は難しい。理由としては、高校での総合学習は進学校では難しく、本気でやっているところは少ない。教育大に出前講座の依頼があるが、進路ガイダンスの内容を総合学習として行っているケースが多い。本来総合的学習の時間は、主体性の確立のために行うべきであるが、そういう内容が取り入れられていない。交通教育のように様々な課題を総合的複合的に扱うことが必要なのだが、教師集団に受け入れられにくい。

アンケートにもあったが、地方の若者は免許取得、車の利用を待望している。

## 4 地方交通と若者

### (1) 地方部での若者の交通意識の一端

本学の学生も鉄道は通学区間以外乗ったことが無いという学生が多く、親の車を使っただけの移動が多いようだ。地方部を中心に高校卒業時に免許を取る者が多く、アンケート調査でも9割方が免許取得を希望している。札幌は別かもしれないが、公共交通機関に乗らなくなっている。理由は利便性に大きな相違があるから。しかし最近では憧れというより選択肢が無いという消極的理由で車に乗っているという割合が多くなっている。かつては例えば北海道教育大学岩見沢校の学生が札幌に来て、路面電車が道路の真ん中を走っているのは非常に邪魔だと言っていた者もいた。しかし最近はその話はあまり聞かないので、ここ10年ほどの変化かと思う。

もう一つ言えるのは、最近の学生はあまり外へ出たがらない。携帯とかパソコンなど情報機器に結構お金がかかり、可処分所得が少なくなり、出掛けること自体に興味が無くなってきているのではないかと思う。

ローカル線では高校生と高齢者が最大のお得意様になっている。今の学生は学割証をもらったことのない者が多い。国鉄がJRになって10年ほどして、周遊券が無くなり、学割の取得率が1/3～1/5にぐんと減った時期がある。その頃から遠くに行くのに若者は鉄道に

乗らなくなってきた。高校でアンケートをとっても学割の取得率は1割にも満たないという状況がある。

話題になった通学列車積み残し騒動（留萌線）であった。当初は高校生のマナーが問題にされたが、実は通路が狭く詰め込みのできない車両だったことが直接の原因であった。これらは枝葉末節の問題である。地方の公共交通が危機的状況で列車の増発増輦もままならない中で起きている現状がこうした報道で分かったわけだが、地方の鉄道に対する無関心がこうした鉄道の衰退を招いているのではないか。

### (2) ふるさと銀河線存続運動時の若者

以前関わった、道東のふるさと銀河線存続運動の際、若者はどのように関わったかのであろうか？



同線を最も支えていた沿線の高校生の場合は、一度だけ地元での存続大会に参加して発言したり、同鉄道運行最終日に沿線拠点駅で横断幕で感謝の意を表したりしていた。その一方で、別の沿線の有力進学校では、存続運動署名簿を持参しても、校長（当時）が拒否したり、または札幌の私大で公開講座を行った際の感想文【資料 参照】の中には、廃止後の講演会での意識として「沿線地元で祖父母の家があった、自分は一度も乗らなかった」や「廃止になって当然、鉄道マニアの話に付き合わされた」「銀河線特急構想で、採算が取れるのか疑問」等に見られるような、あきらめ、無関心を装う若者も散見されたことも事実である。一方、関西の私大でJR尼崎事故や大学に関連した交通対策の話をした際には、「鉄道マニアの話」というコメントは一切無く、「社会問題としてより具体的にイメージすることが出来た。今後は自分も調べてみたい」というように、肯定的に受け止める姿勢も感じられた。要は自分との関係で切実さがあるかに関わるのではないかと感じた次第である。

### (3) 高校生が関与した鉄道存続運動と鉄道利便促進運動の事例

高校生が主導した鉄道存続運動としては、茨城県内他での鉄道存続運動が挙げられ、鹿島鉄道・日立電鉄等の県内中小私鉄は経営困難で廃止となり、現在では茨城交通を引き継いだひたちなか海浜鉄道だけが存続している。廃止された2線の場合、廃止届出以降、存続運動盛り上がり欠けることが多く、それは地方の成人が日常的に乗らないことと対応している。

むしろ沿線の高校生が生徒会主導で存続運動を引っ張り、県庁を訪問し副知事に面会するなど大きく盛り上がり、一旦は鉄道廃止が延期となって、日本鉄道賞を受賞したこともあった。結果的には数年後に再度の

届出で鉄道廃止となり、高校生の活動は転換されたバスの利用促進運動に引き継がれた。

鉄道利便促進運動としては、道東の芽室高校【資料 参照】による新聞局主導の活動が興味深い。

当初、同高校裏の無人駅（乗降場）は普通列車でも半数以上が通過して不便だったため、生徒会でアンケートを実施し、生徒有志が詳細を調査し問題提起したところ、町長をはじめ、町役場が積極的に対応してくれて、JRの釧路支社や札幌の本社へ役場として要望にでかけてくれた。その結果、要望が通るのは困難とされるJRダイヤ改定により列車の増発がなされ、生徒の要望が通っている。これは、映画「高原に列車が走った」にもなった、旧国鉄信越線軽井沢での列車増発運動にも通じるものである。

#### (4) 現実問題に結果として疎い進学校の高校生

近年環境対策を交通利用でも行おうと、モビリティマネジメント（MM；低炭素型の交通利用を進めようとする取り組み）が各地で行われている。例えば千歳市役所では、交通環境対策の専門職員が配置され、MMの一環として行政側及び地元バス会社側から、若者が交通機関にどのような意識を抱いているかに興味を抱き、市役所を通じて地元の高校（進学校）に打診した。しかし同高校教員は、生徒会役員生徒にこの話を振っただけで自らは関知しようとしなかった。生徒会の役員は、関係するクラスで小規模にアンケートを行い、市民ホールでの報告会に臨んだが、参加した同高生徒は数名だけに留まり、他の大多数の生徒にはほとんど伝わらずに、折角の取り組みは終了した。この際の教師側の対応としては、交通環境対策にほとんど無関心で、社会科等教科の内容との関連は受験内容から離れるとして全く模索されなかった。受験校では、総合学習等が形骸化しているのである。

補足として、北海道教育大学札幌校での「環境マネジメント実習」で、履修学生に教員免許講習時の駐車場調査をやらせようなどした。しかし交通機関への興味の薄い学生にとっては、バスの利用改善や各交通機関の調査・研究等のMMの意図が十分に理解されなかった。

以上、これらは若者集団の一部には大いに伝わっても、その他の興味関心の疎い若者に対する説明の困難さを示すものであろう。

## 5 まとめ

- (1) 政権交替で、全国・道内とも交通政策が変化する可能性はあるが、従来の継続性もあり、なかなか今後の動向はつかみにくい。しかし、地道に活動していくことは大変重要なことである。
- (2) 若者に対しては、一部に積極的に考え行動する人も見られるが、関心の薄い若者に対しては、有形無形の教育の場を通じて、地域の交通事情を

伝えていく必要がある。

- (3) 交通運輸関連事故調査は、JR西日本の尼崎事故が今日5年を経過して、被害者の参加や支援制度の充実をはじめ、事故調査の抜本的な見直しも模索されている。一方で被害者には酷なことも知れないが、制度の改変には被害者の積極的な行動が厚い壁に風穴を開けることに繋がるのではないだろうか。

（武田先生の報告を当日の記録テープを基に編集者の責任で要約しました）

なお武田先生からは、論文「衰微する地方部公共交通の現状と交通環境施策への地域・学校間での対応の温度差 - 高校生の意識や活動の一端からの検討 - 」および、「地域再生を主眼とした地域立脚型教育活動の具体的推進策についての検討 - 交通問題を題材にした高校生による自主的な一般科目活用への支援 - 」(齊藤基雄氏との共同研究)、そして、札幌学院大学での公開講座受講学生の感想文などが、報告資料として提供されました。

### 報告資料より

資料 ふるさと銀河線廃止後、札幌私大での公開講座の学生の感想文例(要旨)

自分は釧路出身なので、ふるさと銀河線は知っていたので、とても理解しやすかった。今日の話を知っていると廃止はしょうがなかったと思う。

こういう傾向は北海道のいろいろなところでおきていると思う。田舎の方ではお年寄りが多く、車で遠出は難しく、JRを利用する人は多いと思うが、そういう人しか乗らないと赤字になり、廃止という形になる。これからもっと高齢者が増えていくのに交通の便で住みにくくなっていく。どうにか、お金がかからず、みんなの住みやすいものにはならないものかと思う。

今回の講演は、今までの講演の中で一番自分にとって身近なことだと思った。それは、私は網走人であるからである。ふるさと銀河線については、廃止になったことが地元で話題になったこと、地元人はあまり利用していないことも知っていた。そもそも、網走や北見などでは、私が今大学生活を送っている江別や札幌のように地下鉄もなければ、JRをそんなに利用する土地ではなく、「車社会」という言葉が合うほど車が交通手段として定着している土地である。だから私は廃止されることは当たり前のことさえ思っていたほどである。

しかし、今回の講演を聞き、ふるさと銀河線廃止に至るまで、こんな背景あるとは思ってもみなく、衝撃を受けた。協議会を設け、廃止しないように協力すると言いつつもあまり協力もせず、PRもしなかったJR。ましてや、市民である私達のほとんどが名は知っていても乗ったことがない。これでは一部の人が頑張っても、廃止に力を入れ、金や権力を使っている人の方が勝ってしまうのは当たり前ではないか。

ふるさと銀河線を利用し、観光客を呼び、もっと(網

走の) 財政立て直しを図ったり、様々なことに利用できるのではないだろうか。

最後に、私のように網走市民であるにもかかわらず、ふるさと銀河線が廃止される前に乗車しておけば良かったと後悔している人や、復活を期待している人が少なからずもいることは事実であろう。

#### 資料 列車増便に関する要望書

現在芽室高等学校には、JR根室本線を毎日利用している生徒が、234名。うち帯広方面から通学している生徒は210名と、実に列車通学生の7割にのぼります。

さて、この帯広方面からの列車通学生ですが、約半数の生徒が部活動や生徒会活動に参加しており、16:53発の列車に間に合わず、19:24発までこれといってすることのないまま2時間半も待たなければならず、無駄な時間を過ごしているのが現状です。仕方がなく親に迎えに来てもらっている生徒もいます。

そこで、全校の列車通学生を対象に校内アンケートを実施して希望を調査した結果、ぜひ増便してほしいという声が強く、時間帯は18:00頃に集中しました。もしこの時間に列車が増便されることになりましたら、帯広方面からの通学生のうち45% (94人) が毎日利用したい、とするものでした。父母にも心配をかけずに帰宅できるようになります。

学校生活は列車のダイヤに大きく影響されます。列車の時刻を気にせずゆとりを持って、部活動や生徒会活動に取り組むことができ、今以上に充実した高校生活が送れますよう、貴社における次の列車ダイヤ検討・改正の機会に、次の点について強く要望し、陳情いたします。

#### 要望事項

- 1) 夕方18:15頃の帯広行列車の増発  
(現在は16:53発 の後、19:24発までない)
- 2) 午前中の帯広行・新得行の大成駅停車の増便  
(18:18発の後は13:16発までない)
- 3) 大成駅の駅舎改築

JR北海道釧路支社運輸グループ様

平成18年9月

北海道芽室高等学校長

北海道芽室高等学校生徒会長

#### 参加者からの発言より

#### 自動車学校の教官の方



今日参加し、お姉さんを亡くされた白倉さんの話など聞き、衝撃を受けた。今、自動車学校は、お金をも

らって免許取得をサポートすることの他に、あまり知られていないが、ボランティアの交通安全教育センターという性格も持っている。幼稚園から高校まであちこちで話をさせてもらい、その中で事故の場面を人形など使って行っているが、白倉さんの話を聞いてぐさときた。犠牲になっていることを考えず、面白おかしくということではいけない。今後に向け大きな資料を得た。

自動車学校は時間や内容など行政の枠に縛られ、このような話をする機会は少ないが、これからは学校独自でも時間を作り、被害にあった側がどんなに苦しい思いをしているか伝えていかななくてはならないと深く思った。

#### 山本 純 (札幌学院大学)

武田先生のお話の中で、道内の一般道路が高規格という指摘があったが、私は規格は低いと思っている。確かに道路行政上で決められた基準は本州に比べ高いかもしれない。しかし安全性を含めた意味では高規格とは言えない。北海道で何故スピードを出すことが出来るかという、人口密度が少なく通行量が少ないから。

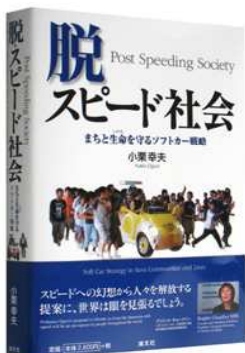
白倉さんの話を聞き胸が痛むが、違反運転とともに道路上の問題もある。完全な歩車道分離や自転車道の整備などで、人や自転車が車と交錯しなければ一番良い。しかしそれはある意味理想論。それで宇沢弘文さんが1970年代に「自動車の社会的費用」を考え、完全歩車道分離するにはどれだけの道路投資が必要で、自動車使用者はどのくらい負担しなければならないのか計算されて、年間300万円(その後の推計)という値を出した。それぐらいの社会的費用を抱えている。前田先生も交通安全白書の表現～社会的費用と自動車の便益とのバランスをとるべきという～が問題だと指摘された。経済学をやっている人たちの多くもそう考えているようだが、しかし人間の生命に替わりうる便益など無い。元々社会的費用はすごく大きく、それを考えたら自動車というものを持ってないと言わざるを得ない。車が人間にとって原罪をもったテクノロジーであるという議論はその通り。バランスは考えられない。道路整備はまだまだ充分でない。車のための道路整備ではなく、人間のための道路や街路の整備という考え方を突き詰めていかななくてはならない。

#### 武田 泉 (北海道教育大学)

確かに「高規格」は、自動車の円滑輸送のためであり、今の道路は歩行者や自転車が安全に通行できない。政権交代があったが、道路財源を自動車の円滑交通以外の側面に使われるように、市民団体もさらに声をあげていくことが求められる。

書評

## 「脱・スピード社会」 ～まちと生命を守るソフトカー戦略～ 小栗幸夫著 清文社 2009年4月



「静かに進行する大虐殺」。これが世界中で1年間に120万人の死者、負傷者5000万人ともいわれる道路交通被害を表す的確な言葉です。この非可逆的で甚大な犠牲はしかし、便利、効率、開発、そしてスピードの価値を優先して押しつけられた市場主義社会において、悲劇が時間的空間的に散発して起こることからも、人々は容易に感覚麻痺させられ、日常の「仕方ない事故」とその重大性を見過ごしてしまいます。

運転者という加害者が介在する道路交通被害は、「他人の自由を侵害しないかぎりにおいて各人の行動の自由が存在するという近代市民社会のもっとも基本的な原則が崩壊しつつある」(宇沢弘文著「自動車の社会的費用」)とも指摘されるなど、現代が克服すべき最重要課題と言えます。

著者の小栗幸夫教授はこうした被害を、コミュニティと自然破壊と併せ、自動車の高速化と普及がもたらした「20世紀のディレンマ」と捉え、その克服への道標を研究ドキュメントという形でわかりやすく示します。自動車が生まれてから120年、人々はそのスピードに酔い、理性を失ってきたこと、今こそ高速文明の幻想と矛盾から脱する必要があることなどを説き、実践的には、政府のミレニアム・プロジェクトにも採用された「ソフトカー(速度制御カー)」の開発と普及活動(社会実験)が、被害遺族との交流も織り込みながら述べられています。

著者の小栗幸夫教授はこうした被害を、コミュニティと自然破壊と併せ、自動車の高速化と普及がもたらした「20世紀のディレンマ」と捉え、その克服への道標を研究ドキュメントという形でわかりやすく示します。自動車が生まれてから120年、人々はそのスピードに酔い、理性を失ってきたこと、今こそ高速文明の幻想と矛盾から脱する必要があることなどを説き、実践的には、政府のミレニアム・プロジェクトにも採用された「ソフトカー(速度制御カー)」の開発と普及活動(社会実験)が、被害遺族との交流も織り込みながら述べられています。

私は、前方不注意の運転者により17歳の長女を喪った「遺された親」ですが、娘の無念を思うたびに、何より願うのは交通死傷被害「ゼロ」の社会です。日本における身体犯被害の96%は道路交通(交通犯罪)被害であるという現実を直視するとき、理性による共生の交通社会を実現するために、速度抑制の社会的システムは不可欠との思いがありましたが、この本に出会えたことで、大いなる希望と勇気を得ることができました。

欧州道路交通被害者連盟会長のブリジット・ショードリーさんが本書の帯タイトルに「スピードへの幻想から人々を解放する提案に、世界は眼を見張るでしょう」という言葉を寄せましたが、本書は21世紀を真に安全で豊かな社会とする架け橋になるものと思います。

(前田 「アマゾン」へ投稿したものです)

報道から

## WHO調査：インドで 毎日300人が交通事故で死亡

「Voice Of India」2009年8月18日より

(リード部分略)

道路交通安全に関するWHOによる世界的状況報告書により、インドは年間の交通事故死亡率が非常に高いことが明らかになった。そして、WHOが今回世界で初めて行った交通事故死に関する世界調査で、インドでは毎日およそ300人の貴い命が交通事故で失われているということが分かった。WHOの報告書によれば、インドでは年間10万5000人が交通事故死しており、中国の9万6000人余りを上回っている。そして、インドでは年に約200万人が交通事故により損傷を追っている。

WHOは今回、世界の人口の約98%を占める178ヶ国で大規模な調査を行った。この道路交通安全調査は2006年に収集したデータを基に2008年3月から始められ、2008年9月に再検証が行われた。

WHOの調査によれば、世界の各地で毎年120万人の人々が道路交通事故で命を落としている。その他に、2000万から5000万人が致命的ではないが損傷を負っており、さらに世界の多くの地域で道路交通事故は増加傾向にある。このような状況の中で、世界の5歳から44歳までの人々の死亡原因上位3位の中に、交通事故が挙げられている。

先進国あるいは所得の高い国と、所得が中間レベルと低レベルの国々を比較した場合、交通事故の致死率に大きな差がある。道路交通事故による致死率が、所得の高い国では、10万人に対して10.3人なのに対し、所得が中間レベルの国々では19.5人、所得の低い国では21.5人となっており、発展途上国や貧困層が多い国や地域ほど事故死亡者が多いという傾向がある。WHOはインドを所得レベルの低い国のグループに入れ調査を行った。

WHOの調べによれば、道路交通事故による死亡の約62%がインド、中国、ブラジル、イラン、インドネシア、南アフリカ、エジプト、ロシアと米国などの10ヶ国だけで起こっている。なお、この10ヶ国が世界の人口の約56%を占めている。一方、交通事故による死亡率の最も低い10ヶ国は、オランダ、スウェーデンとイギリスなどを含む、ほぼすべてが所得レベルの高い国々である。この調査は、世界の登録車数の48%しか占めていない国々で、死亡交通事故の約91%が発生していることを明らかにしている。

2030年までに、世界中の死亡原因の上位5位に交通事故による損傷が入るとWHOは予想している。報告書では交通事故を減らすための様々な方法が提案された。WHOの提案の中には、道路の状況に応じてスピード制限を行うこと、飲酒運転は一切させない(しない)という法律を徹底的に実施すること、二輪車や三輪車の場合は必ずヘルメットを着用させること、全ての車種と座席でシートベルトの着用とチャイルドシートの着用を義務付けるための規制の導入などが重要な問題として含まれている。

「Voice Of India (VOI) / ヴォイス・オブ・インディア」は、インド情報専門サイト