

待たれる交通基本法の成立

山陽新幹線「のぞみ」のギアケースが破損し、潤滑油が漏れるというトラブルが発生しました。場合によっては、脱線を引き起こしかねなかった重大な出来事です。環境問題などで公共交通の社会的役割が注目されるなか、徹底した原因究明が必要です。

ところで、日本では、交通基本法制定に向けた動きが本格化していますが、韓国でも、年内の成立をめざしており、先月末、ソウルで開催された有識者を招いたセミナーに、メインスピーカーとして外国人で初めて出席しました。

交通基本法(LOTI)は、1982年にフランスで初めて施行されました。市民の移動の権利としての

「交通権」を導入した法律として知られています。韓国では、1990年代以降の経済政策の負の側面として、大都市を中心に多数の「新しい貧困層」が発生。貧困層の社会参加の手段として、公共交通の提供を根拠付ける法律が必要となったとのことです。

韓国と日本の法案はよく似ていますが、フランスのLOTIとは大きな違いが2つあります。

ひとつは、LOTIでは鉄道、自動車、航空などモードごとの役割と公共的関与の内容が盛り込まれていることです。

もうひとつは、交通運行の際、国が定めた労働および安全の法令を順守しなければならないと規定



されていることです。

つまり、交通労働者の過重労働は事故を誘発しかねないことから、安全確保のための条項が挿入されている

のです。日本の交通基本法にも、このような観点を取り入れる必要があると思います。

平成17年4月25日に発生したJR福知山線の脱線事故から、まもなく5年になります。この事故の直接の原因は、オーバーランなどにより電車が遅れたことで、処分を受けることをおそれた運転士が、そのことに気をとられてカーブ区間でブレーキ操作が遅れたことにあります。

運転士をそのように追い込んでしまった背景には、余裕のないダイヤ、ギリギリの要員配置のもとでの過密な労働、運転士の育成・教育・管理上の弱点など交通労働のあり方にかかわる問題があります。

航空事故も原因の約6割はヒューマンエラーであり、エラーを誘発させない職場環境や労働条件の確保は極めて重要な課題です。

交通基本法は交通の理念、指針や方向性を示す法律です。交通の役割がますます重要となっている21世紀の日本において、ぜひとも必要な法律であり、その成立が待たれます。

(安部誠治・関西大商学部教授、4月から社会安全学部・大学院社会安全研究科教授に就任予定)