

# 地域研究所ができた頃

組 原 洋

私は地域研究所設立当初から活動させてもらってきた。最初は交通・運輸政策研究班に属して、沖縄の交通問題について検討することから始めた。ちょうど、いわゆる軽貨物問題についての裁判が進行中で、研究は訴訟の進行と歩調を合わせて進めていった。軽貨物問題というのは、沖縄の軽貨物が、荷物だけでなく人も乗せる、いわゆる荷主添乗方式が白タク行為に当たる違法な行為として問題となったのである。

沖縄においては本土復帰前から荷主添乗方式による営業が定着していたが、当局によれば、これは有償旅客運送行為であり、道路運送法に違反するいわゆる白タク行為である。軽貨物運送業者が有償旅客運送行為をすることは従来から同法4条1項違反行為とされていたが、反復継続性が必要とされていた。ところが、85年に同法は改正され、1回きりの行為であっても違法とされることとなった。これは本土において軽貨物車によるタクシー行為が急速かつ広範に広がったことに対応するものである。ただ、沖縄と奄美においては従来から荷主添乗方式が定着してきたことに鑑み、適切な指導期間を設け、実効ある生業対策を推進する旨の付帯決議がなされた。

そこで、そのための懇談会が沖縄総合事務局主催で組織された。当初は業者との合意のうえで生業対策を進めるということだったが、業者に対するアンケート結果は、従来通り荷主添乗方式で営業できるのが最上で、それが不可能ならワゴンタクシー方式の事業を認めてほしい、とするものが大半で、沖縄総合事務局は合意路線を放棄し、同年12月19日付で軽貨物運送事業生業対策要綱をまとめた。ここで明らかにされている生業対策は、

本来の軽貨物事業への専念・兼業の専門化・転業・現在の技能などで就ける職への転職・職業訓練を受け新たな技能等を習得してからの転職・タクシー運転手への転職・トラック運転手への転職の7項目からなる。しかし、この要綱にしたがって転職したものはごくわずかだった。

このような状況の中で当局は、「指導期間」というのは1年間であるとして、86年4月9日から罰則を適用することとした。その結果、沖縄総合事務局陸運事務所長による営業停止処分が続出したのに対し、当時3つあった事業協同組合のうちの1つである沖縄軽車両運送事業協同組合が、87年11月、営業停止処分中の損害賠償を求め国家賠償請求訴訟を提起した。この訴訟の原告側訴訟代理人の1人として私も加わった。原告の主張の骨子は、

- ① 荷主添乗は荷物有償・人無償であって、有償旅客運送にあたらぬ。
- ② 実効性のある生業対策抜きの取締は違法。というものである。

これに対し、同訴訟提起直後から略式による刑事処分請求が続出し、これに対し上記組合所属の業者10名は正式裁判を要求した。

国家賠償請求訴訟については、89年2月22日那覇地裁で判決が言い渡され、原告が敗訴した。刑事裁判の方も89年7月までに判決が出て、いずれも有罪だった。1回だけのものは罰金3万円、2回目の追起訴があったものについては罰金5万円。

控訴審判決は国家賠償請求訴訟も刑事裁判も90年4月26日に福岡高裁那覇支部で言い渡され業者側の敗訴だったが、単に業者を非難するのではなく、理解を示した。実際、裁判長の判決読み上げ

を聞いていた業者の中には、業者側が勝ったと錯覚した者もいた。上告審判決は92年3月3日最高裁で言い渡され、やはり業者側の敗訴だった。

この訴訟に関与するのと前後して、私は交通権学会に入った。交通権学会については、交通権学会「交通権—現代社会の移動の権利」（日本経済評論社・86年）に接して知った。

地域研究所所報No.1(90年7月)所収の「交通・運輸政策研究班経過報告」で記したように上記のような軽貨物が発生したのは、沖縄という地域がそのような交通機関を必要としたからである。

一番大きいのは、那覇市内に大きな公設市場があることである。買い物客が荷物を積んで帰るのに、タクシーでは具合が悪いことが多い。また、タクシーに比べて安い。マイカーが増えるとバス等公共交通機関の需要が減り、料金値上げ、路線廃止等のしわ寄せがくる。マイカーを持っていない層はそれによってますます不便になり、いわゆる交通貧困層が発生する（実はマイカーに頼らざる得なくなった人達も慢性的渋滞等で以前より不便になってしまっているのだが）。こういうしわ寄せは特に身体障害者や老人等の社会的弱者に顕著に現れてくる。こういった人々も含めて移動の権利が保障されることを交通権という考え方は目指している。

89年の交通権学会で、私は「沖縄の軽貨物問題と交通権」と題して発表した（「交通権」第8号〈89年12月〉に同題でまとめてある）。このような問題を考えていくのに、地域研究所は絶好の場を与えてくれた。

地域研究所ができた頃の研究所内は、今とは違い、だだっ広い空間で真ん中に応接セットやテーブルが置いてあった。小さく区分けしていないのが私には心地よかったが、これは、聞いたところでは、理科系タイプの配置なんだそうである。とにかくそこにしょっちゅう出入りして楽しんでいった。宇井純先生はそこでよく郵便物を開いて整理しておられた。膨大な量だった。そして、私に役立ちそうなものがあると下さった。

地域研究所年報の創刊号は90年12月に出ているが、その前書きに宇井先生は次のように書かれている。

「どの程度の問題であれば、解くに値するか。それは、この沖縄において一人の安定した雇用を作り出すことができるならば、一つの解決としての値打ちはあるだろう」

これが私にはずっと頭に残った。宇井先生は工学系の出身で、工学系というと、大規模なまちづくりとか、土木工事とかと関連が深いだろうと思われたので、私には意外というか、随分つましい意見だなあと思われたのである。それが、細部に神々は宿り給うという、考えというよりは事実とつながっていることを私は徐々に学んでいった。生業対策というのとはまた妙な取り合わせだなと思ったりした。

軽貨物訴訟に取り組むうちに、これは業者だけの問題ではなく、利用者も含めて考えなければならぬ問題であると思った。そういうことで、沖縄軽貨物車を守る会が作られ、何度か会合が開かれた。

例えば88年9月5日に那覇市民会館中ホールで開かれた時のことは沖縄タイムスの翌日の夕刊に載っているが、1200名もの人が集まった（新聞では約1000名となっている）。とりわけ、日頃、軽貨物を利用している市場のおばさん達が多数来てくれた。

この頃、石垣の白保を埋め立てて空港を作る計画に反対する動きが盛んで、宇井先生達も行動されていたが、なぜかこの運動にかかわっていた人々が軽貨物を支援してくれて、軽貨物を守る会にも出席してくれたのを記憶している。とりわけ建築家の真喜志好一氏が熱心に支援してくださった。

90年1月13日の沖縄大学土曜教養講座では、交通権学会理事の日比野正己氏（長崎総合科学大学）が「交通権について考える」と題して講演された。同氏は、83年の6ヶ月間に及ぶバスのときにNHK公開番組「みんなで語ろう沖縄のバス」で経営者、組合、利用者の3者のコーディネーターとしてバス交通のあるべき姿を求めてディスカッ

ションされたことがある。また、伊江島の「沖縄の土の宿」の設計者でもある。同氏は講演で、軽貨物こそ高齢化社会でもっとも必要な乗り物だと述べられた（琉球新報90年1月14日「人物往来」欄参照）。

このように、私は交通問題から研究所での活動を開始したが、そこから発展して様々なテーマにかかわるようになった。ちょっと思い出すだけでも、「新しい人権」の問題、東南アジアのパラトランジット（東南アジアにおいてはパラトランジットと称される副次的な公共交通機関が広く存在し、沖縄の軽貨物と類似の役割を果たしている）、南太平洋の島々、戦後沖縄の法等である。これらについて調べるに際しても宇井先生はいろいろご助言下さった。交通権と環境権の調整の問題についても興味を持って調べていたので、91年度後期に、私が担当していた法人類学の講義時間を利用して、宇井先生に、公害訴訟における補佐人体験、及び水質規制法の変遷を中心にお話しいただく予定だったが、宇井先生が琉大病院に入院されたためこの話は実現しなかった。

この頃の地域研究所運営幹事会で、宇井先生が絶えずおっしゃっていたのは、費用的に自前の研究をなささいということである。実際、宇井先生は、90年6月にはスモン賞を、91年6月にはグローバル500賞を受賞されたが、賞金を地域研究所に寄付された。こういう面だけでなく、何と云うか貫禄と余裕があって、楽しく関わられた。

軽貨物の問題は、上告審が終わってちょっとしてから遠ざかっていた。自宅から大学に通う際に開南の農連市場付近を通るので、ずっと観察はしてきたが、表だっては何もしないでやってきた。

ところが昨年11月に、琉大工学部で学んでいる2人の学生から連絡があり、会ってみたら、軽貨物を卒論のテーマにしているというのである。これからの高齢化社会において、運転できないお年寄りや身障者のための気軽な移動手段として、軽貨物の長所をヒントに新たな交通機関が生み出せ

るのではないかと考えているという。

実際、最近になって国土交通省は、道路運送法の例外規定を適用して、福祉タクシーの運行を白ナンバー車や普通免許で営業することを国土交通省の許可を得れば認められるようにする方向を目指していると報道されている（例えば、朝日新聞02年9月30日）。

琉大の学生達に会ったあと、11月22日、本当に久しぶりに沖縄軽車両運送協同組合の事務所を訪問した。10年ぶりである。何より、昔と同じように事務所が運営され続けていることにびっくりした。現在の代表理事である我那覇隆才氏から直接話を聞いた。内容は次の通りである：

軽貨物営業は、その後もまあまあ続いて今日に至っている。組合は現在2つである。陸運局が車の台替えを認めてくれない。座席を前部（2人）だけにするなら認めてくれるが、こうやって認めてもらったのはこれまで1人しかいない。今はなくなった全琉軽貨物（緑色）はもともと2人座席だった。以前は無線電話にお客さんから1日200件ぐらい入ったのが今は60件ぐらいである。つまり3分の1ぐらいに減っている。市場自体が、いろんな種類の店ができた関係で商いが減っている。

一番の問題は高齢化。現在、平均年齢65歳。我那覇さんも65歳。一番若い人が47歳。先日1号車の石川さんが亡くなった。寂しい。

組合の車だと警察につかまらない。以前、取り締まりが厳しくて、組合所属の車かどうか分からなくしていた時期もあったが、今は組合の車だと分かる方がよい。黙認してくれる。

我那覇氏によれば、福祉タクシーが白ナンバー営業可能になるらしいといっても、介護福祉士の資格がいるようである。これから受験して合格できる人が何人いるか。また、病院等と契約がないと利用者が回ってこない。

以上である。時の流れっていうのは面白いものだなあと、つくづく思った。

最後に、宇井先生の学恩に心から感謝申し上げて、この小文を終わりたい。